WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

LUTY
1937
Rok VII Nr 2



POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · P A T ·

ROK VII. LUTY 1937. NR 2.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P. A. T. TELEF. 11.75-28 i 11.80-15. KONTO P. K. O. 730.

JAN DĘBSKI

W siedemnastą rocznicę

Przemówienie wygłoszone w dniu 10 II 1937 r. w Polskim Radio.

LAT przybywa, znaczą się ich przesunięcia kolejnymi wydarzeniami, które często zasłaniają przeszłość. Rok 1920, dzień 10 lutego pozostanie wiekopomną, niezatartą datą, od której liczyć się będzie historia drugiej Rzeczypospolitej, Państwa morskiego. Historia ta ma zaledwie lat 17. Krótki to okres, gdy wspominamy wieki naszych dawnych dziejów nad Bałtykiem, zapisanych zmiennymi wydarzeniami, które o wielkości lub upadku państwa stanowiły. Odmieniała się kolej losu nad Bałtykiem i nad ziemią przymorską na przestrzeni długich wieków. Za Bolesława Chrobrego posiadaliśmy brzeg morski długości 600 km i ziemię Pomorską nad Łabą, Odrą i Wisłą. Za Jagiellonów — 1000 km liczyła morska granica Rzeczypospolitej nad Bałtykiem. Jeszcze w 1772 roku granica ta wynosiła 800 km. Wiekowe błędy i zaniedbania, lata niewoli i obcej przemocy nie zdołały jednak zniszczyć całkowicie polskiego stanu posiadania nad tym morzem. Dnia 10 lutego 1920 roku odmieniła się kolej losu na naszą korzyść, powróciliśmy nad Bałtyk jako państwo, bo ostaliśmy się nad nim jako Naród.

I stał się dzień 10 lutego 1920 roku dniem odnowienia ślubów wieczystych, bo z wieków sławnej przeszłości, czy klęsk sromotnych wynieśliśmy roku tego ślubowanie, że już nigdy, przenigdy nie damy wydrzeć sobie ojcowizny nadbałtyckiej, że już nigdy, przenigdy nie zaniedbamy pracy na morzu.

17-ta rocznica odzyskania dostępu do morza odmienna jest od niedawnych, kolejnych rocznic, tak jeszcze bliskich. Pomorzu, — wybrzeżu, — Gdańskowi, później — projektowanej, powstającej Gdyni, poświęcaliśmy w dniu tym myśli, troski i pragnienia nasze. Dzisiaj po latach 17, choć nie opuszczamy przybrzeżnych podstaw naszego morskiego władania, choć skrzętnie obliczamy dorobek czy zaniedbania na wybrzeżu i Pomorzu, choć czujną troską jesteśmy nadal u ujścia Wisły — czynem, pragnieniami, śmiałymi dążeniami daleko już jesteśmy od naszych brzegów na Bałtyku. Jesteśmy już na morzu, na dalekich morzach i oceanach, pod własną narodową banderą dobijamy do portów świata całego. Już poczyna przenikać nas ambicja i wola narodu morskiego, któremu ciasno w granicach lądowych i dla którego cały świat stać musi otworem. Odbiliśmy już od rodzinnych brzegów, z nich moc i oparcie w pracy morskiej czerpiąc, płynąć pragniemy, żeglować śmiało, dalej i dalej. Jesteśmy już na morzu, na oceanach, gdy przed wiekami, choć Polska sięgała „od morza do morza" nie było nas na morzu, a handel zamorski i jego dobrodziejstwa oddawaliśmy w ręce obcym. Przecież to tylko 17 lat a już płynąć chcemy pod własną banderą do polskich kolonii.

Żeglować na morzu, to znaczy walczyć i pracować, w walce i pracy odmierzać szlaki wodne, docierać do dalekich lądów, zdobywać prawa kupca, plantatora, osadnika, szerzyć kulturę i wpływy polskie na całym świecie. Pracować na morzu: to nie tylko znojny trud, to nie tylko wielki nakład środków materialnych, ale uzyskiwanie bezpośredniego kontaktu z całym światem, jego bogactwami i potrzebami, to rozwijanie własnego handlu a więc i rodzimego przemysłu, podnoszenie dobrobytu najszerszych warstw, wydźwiganie ich na poziom życia, który musi i ma prawo osiągnąć 34 milionowe państwo. Prawda, nie jesteśmy jeszcze państwem morskim—światowym, ale rośnie w nas świadomość i wola, by z narodu, którego miliony żyją na całym świecie, stać się państwem światowym.

To już 17 lat. Przez ten czas inne narody morskie idą naprzód, rozbudowują i udoskonalają swoją flotę handlową i wojenną, a nam ciągle jeszcze czas bieży na odrabianiu dawnych zaległości morskich. Żeglujemy, ale nie rozwinęliśmy wszystkich, a nawet części potrzebnych żagli. Jeszcze zbyt mała ilość statków handlowych i wojennych pływa pod polską banderą. Jeszcze nie mamy własnych

stoczni. Jeszcze zbyt małe grono Polaków stawia sobie jako cel, jako wielką ambicję życia stać się ludźmi morza i kolonii, kupcami, plantatorami. Jeszcze daleka droga pełna niebezpieczeństw i trudów, wrogich przeciwności czeka nas zanim dopłyniemy do wytkniętego celu.

Ale już odbiliśmy od brzegu...

Dzień 10 lutego jest też świętem marynarki wojennej. Wielki Żołnierz, Naczelnik Drugiej Odrodzonej Rzeczypospolitej dzień ten wyznaczył na święto najmłodszej armii polskiej, by z pokolenia w pokolenie utrwaliło się to przekonanie, że dostęp do morza odzyskany utrzymać, wolną drogę morską zapewnić może tylko siła zbrojna na morzu. Na straży naszego życia gospodarczego, które w wymianie z zagranicą, w roku ubiegłym w 77% korzystało z drogi morskiej—musi stać silna marynarka wojenna. Składając w dniu tym naszej marynarce wojennej najlepsze życzenia rozwoju i pracy, pamiętajmy, że naszym, a przede wszystkim członków Ligi Morskiej i Kolonialnej zadaniem jest nieustępliwa praca propagandowa i ofiarność na rzecz Obrony Morskiej, na rzecz Funduszu Obrony Morskiej, któremu zawdzięczając budujemy już pierwszą łódź podwodną z dobrowolnych ofiar społeczeństwa polskiego. Pływające fortece, forty, pływające pancerne bronie, pływające lekkie znaki ataku i obrony: łodzie podwodne, torpedowce, kontrtorpedowce i ich załogi muszą być nam tak bliskie i tak wrośnięte w przeświadczenie nasze o środkach obrony Polski, jak bliskie są nam: armia lądowa, lotnictwo i ich narzędzia walki.

* * *

Rocznica odzyskania dostępu do morza, siedemnasta rocznica, znaczy się też wspomnieniami i czcią składaną pamięci tych, co w służbie morza i na morzu zginęli — marynarzy, lotników, pracowników portowych. Los zrządził, że śmiercią marynarza - lotnika zginął niezapomniany Prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej ś. p. Generał Gustaw Orlicz-Dreszer, który choć na lądzie, ale w pierwszych szeregach pełnił służbę morskich i kolonialnych spraw. I Jego pamięć czcimy w dniu obchodu rocznicy odzyskania morza, wspominając Jego zawołanie, które stać się musi wyrazem woli całego społeczeństwa:

„Chcemy, by Naród Polski naprawił błędy przeszłości, morze ujarzmił i zaprzągł do pracy dla wielkiej mocarstwowej przyszłości Państwa.

Chcemy, by ten potężny wiecznie tętniący motor życiodajny pracował dla nas stale, potęgując rozwój gospodarstwa i kultury narodowej i stwarzając realne podstawy dobrobytu i powodzenia dla następnych pokoleń naszego narodu.

Chcemy przez rzeki i morza, z pięknej lecz ciasnej naszej Ojczyzny, wysłać pionierów na ziemie mniej zamieszkałe, aby w łączności z dotychczasowym wychodztwem budowali Wielką Polskę światową, jak to już przed nami zrobiły inne narody".

HENRYK TETZLAFF

Port gdyński w roku 1936

ROK 1936 przyniósł nowy rekord w obrotach towarowych portu gdyńskiego. Ogólny przeładunek towarów osiągnął wysokość 7.882.111,5 ton, podczas gdy w roku 1935 wynosił 7.635.036,1 ton. W obrocie zamorskim przeładowano w roku ub. 7.742.945,9 ton (w 1935 roku 7.474.443,8 t.), z czego na import przypada 1.335.455,7 t. (w 1935 r. 1.111.844,3 t.), na eksport zaś 6.407.490,2 t. (w 1935 r. 6.362.599,5 ton).

Już z tych kilku podstawowych liczb statystycznych można wyciągnąć szereg wniosków na temat obrotów towarowych portu gdyńskiego oraz ewolucji, której one podlegają. Całkowity wzrost obrotów towarowych portu w porównaniu z rokiem poprzednim wyniósł w roku ubiegłym 247.075,4 ton czyli 3,2%, wzrost obrotów zamorskich zaś 268.502,1 ton czyli 3,6%. Na tę stosunkowo niewielką poprawę obrotów towarowych portu miał jednak decydujący wpływ wzrost importu, który wy-



Magazyny portowe przy ul. Polskiej w r. 1928.



Magazyny portowe przy ul. Polskiej w r. 1936.

niósł 223.611,4 ton czyli 20,1%, podczas gdy wzrost eksportu był bardzo nieznaczny i wyrażał się liczbami: 44.890,7 ton albo 0,7%.

Oznacza to nie tylko zmniejszenie się znacznej rozpiętości między dwoma kierunkami przeładunku towarów, co jest zjawiskiem dodatnim, ale także poważne przesunięcie w obrotach portowych na rzecz cennej drobnicy, będącej podstawą importu, o której przeładunek wszystkie porty się ubiegają. W porcie młodym, o niedawnych tradycjach, tworzących się zresztą równolegle z jego rozbudową, świadczy to także o pewnym okrzepnięciu normalnych form wymiany towarowej, o osiągnięciu już przezeń pewnego stopnia dojrzałości. Innymi słowy planowe wysiłki w tym kierunku dają z roku na rok coraz lepsze rezultaty.

Na poprawę importu przez port gdyński wpłynęły przede wszystkim przeładunki następujących towarów (w nawiasach analogiczne liczby z roku 1935): złom żelazny, którego przeładowano 446.886 t. (338.951 t.), fosforyty 127.351 t. (62.006), żużle Thomasa 38.536 t. (29.951), rudy 136.817 t. (115.669), a więc szereg podstawowych surowców dla przemysłu metalurgicznego, co — nawiasem mówiąc — jest jeszcze jednym dowodem poprawy koniunktury w tej podstawowej gałęzi produkcji. Poza tym zanotowano wzrost w przeładunku nastepujących towarów importowanych: kawa 6.634 ton (3.197), herbata 1.388 t. (1.126), śledzie świeże i solone 41.234 t. (28.108), tłuszcze i oleje roślinne 5.283 t. (4.041), tłuszcze zwierzęce surowe 14.000 t. (11.441), garbniki 18.943 t. (12.360), wełna i odpadki 26.137 t. (24.272), bawełna i odpadki 93.816 t. (85.078), juta 15.810 t. (15.262), kauczuk i wyroby gumowe 6.632 t. (5.343), celuloza 8.153 t. (7.347), miedź 12.885 t. (10.866), maszyny, aparaty i ich części 6.259 t. (4.569).

Natomiast zmniejszenie, i to w kilku wypadkach poważne, wykazały w imporcie przez Gdynię następujące towary: owoce świeże i suszone 45.141 t. (74.148), orzechy i migdały 796 t. (918), nasiona oleiste i inne 43.244 t. (46.486), kakao 6.417 t. (7.293,5), korzenie 1.199 t. (1.293), piryty 14.673 t. (19.066), tytoń 2.415 t. (6.648), sól potasowa 3.071 t. (17.944), papier 14.969 t. (16.654).

Inne towary nie przynoszą większych różnic w porównaniu z rokiem poprzednim.

Jeśli chodzi teraz o eksport, to globalna jego wysokość, jak już mówiono o tym wyżej, uległa tylko bardzo nieznacznemu zwiększeniu. Natomiast w grupach poszczególnych towarów eksportowych zanotowano w porcie gdyńskim szereg charakterystycznych przesunięć. Główny artykuł eksportu przez Gdynię — węgiel utrzymał się prawie na poziomie poprzedniego roku i wykazuje drobny tylko spadek z 5.021.051 ton w roku 1935 do 4.905.613 w roku 1936. Natomiast wzrósł eksport węgla bunkrowego (do opalania statków) z 365.622 ton do 401.573 t. i koksu z 199.009 t. do 236.182 t. Zanotowano dalej poważniejszy spadek eksportu: zboża 543 t. (w 1935 r. 23.859 t.), mąki 550 t. (1.511), mąki pastewnej i ryżowej 8.000 t. (18.943), cukru 62.161 t. (103.792), makuchów 16.643 t. (23.510), sody 2.142 t. (9.706), nawozów azotowych 17.008 t. (27.948).

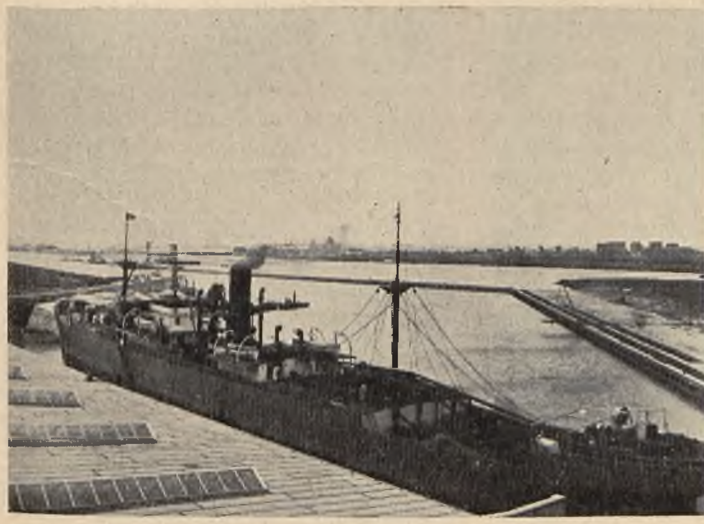
Zmniejszył się także wywóz następujących towarów: bekony 18.720 t. (21.097), skóry 994 t. (1.315), klepki 945 t. (1.108), dykty i forniery 15.372 t. (16.574), papier 7.612 t. (10.602), rury żelazne i żeliwne 25.962 t. (31.657).

Ten ubytek w eksporcie powetowany został przez wzrost następujących pozycji wywozu: strączkowe 946 t. (220), słód 27.460 t. (17.105), jaja 22.765 t. (20.565), masło 11.369 t. (5.650), cement 13.330 t. (8.117), sól 1.730 t. (1.334), oleje i parafina 120 t (77), tkaniny 7.646 t. (6.447), bale i słupy 18.957 t. (10.832), drzewo tarte 265.629 t. (192.324), celuloza 11.948 t. (9.573), żelazo 98.409 t. (59.976), szyny kolejowe 8.562 t. (16) i inne.

Także ruch statków w porcie gdyńskim za rok 1936 wskazuje dalszy rozwój. Zawinęło do portu 4.911 statków o łącznej pojemności 4.919.765 ton rej. netto (w 1935 roku 4.778 statków o 4.559.140 t. r. n.) i wyszło zeń na morze 4.907 statków o łącznej pojemności 4.895.419 t. r. n. (w 1935 r. 4.772 st. i 4.565.122 t. r. n.).

Rok ubiegły zakończył się w porcie gdyńskim pod znakiem pomyślnej koniunktury. Zwłaszcza dwa ostatnie miesiące przyniosły dawno nienotowane ożywienie w obrotach. Były dnie, kiedy na redzie stało jednocześnie po kilkanaście statków, które musiały nieraz po 2—3 dni czekać na miejsce przy nabrzeżach. Ta wzmożona koniunktura utrzymuje się także i w początku bież. roku, który powinien przynieść dalszy wzrost obrotów portowych. Sfery gospodarcze Gdyni oczekują w tym roku podniesienia się przeładunku złomu przynajmniej do wysokości 600.000 ton, żelaza eksportowego do 200.000 ton, szyn kolejowych do 60.000 t., nawozów azotowych do 100.000 t. itd.

Sfery gospodarczo - morskie, nie wyłączając Rady Portowej, zabiegają od szeregu miesięcy o dalsze, niezbędne dla rozwoju portu inwestycje przeładunkowe.



Basen im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w r. 1926.



Basen im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w r. 1936.

Jako niezbędne minimum rozbudowy portu czynniki zainteresowane uważają: a) przedłużenie obecnego molo pasażerskiego o około 300 m., b) pogłębienie basenów przy nabrzeżach węglowych, c) urządzenie specjalnego nabrzeża dla przeładunku rud, pirytów, fosforytów itd., d) budowę szeregu dalszych magazynów portowych, e) ustawienie szeregu nowych dźwigów, f) rozbudowę torów kolejowych, g) zabrukowanie i uporządkowanie nabrzeży Polskiego i Stanów Zjednoczonych i h) wyodrębnienie małego basenu dla taboru pływającego portu.

Jest to program minimalny, którego wykonanie powinno być troską kompetentnych czynników na najbliższą przyszłość.

J. JANIAK

Bezpośrednia komunikacja towarowa kolejowo-morska między Polską i jej zapleczem a Szwecją

WSPÓLNE interesy gospodarcze Polski i Szwecji, rozwój i zacieśnianie się stosunków handlowych tych krajów, pociągnęły za sobą w konsekwencji konieczność usprawnienia wzajemnej wymiany towarowej. Rezultatem tego jest wprowadzenie w życie z ważnością od 15 grudnia 1936 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych nr 45, poz. 645 z 1936 r.) nowej taryfy towarowej na przewóz towarów pomiędzy stacjami kolei, położonych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, a szwedzkimi portami morskimi — Sztockholmem i Norrköping, przez porty Gdynia i Gdańsk.

Stosowanie tej taryfy obniży koszta przewozu towarów, skutkiem uproszczenia odprawy kolejowej i morskiej za bezpośrednim listem przewozowym - konosamentem. Jest to równocześnie bardzo doniosły moment zarówno dla eksporterów jak i importerów, pozwalający zainteresowanym zorientować się w globalnych kosztach przewozu lądem i morzem z uwzględnieniem kosztów przeładunku portowego, i ewentualnych kosztów przechowalnia towarów w magazynach lub na placach portowych.

Polsko - szwedzka taryfa została wydana w języku polskim i szwedzkim oraz niemieckim dla obszaru W. M. Gdańska. Taryfa ta składa się z dwóch części: z Części I, zawierajacej regulamin przewozów i postanowienia taryfowe i z Części II, zawierającej wykaz odległości taryfowych, skorowidz towarów włączonych do poszczególnvch taryf oraz poszczególne taryfy artykułowe na przewóz towarów.

Na trasie lądowej, między stacjami portowymi P. K. P. w Gdyni i w Gdańsku, przyjmują do przewozu towary Polskie Koleje Państwowe; na trasie wodnej natomiast, między portami polskiego obszaru celnego a portami szwedzkimi, przewozu dokonują na swych statkach „Żegluga Polska" S. A. w Gdyni oraz „Svenska Amerika Liniens Östersjötrafik (S. A. L.) w Göteborgu. Przedstawicielem szwedzkiego towarzystwa na terenie Rzeczypospolitej Polskiej i w W. M. Gdańska jest „Bergenske Baltic Transports Ltd." w Gdyni.

Regulamin przewozów niniejszej taryfy obejmuje z jednej strony przepisy przewozu przesyłek na kolejach P. K. P. z drugiej strony przepisy przewozów na statkach wspomnianych towarzystw żeglugowych. Przepisy kolejowe oparte są na regulaminie przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych (R. P. T.). Przy przewozie drogą morską obowiązują ogólne warunki przewozu zamieszczone na odwrotnej stronie listu przewozowego—konosamentu. Odnośnie drogi morskiej obowiązuje również prawo kraju, siedziby centrali danego towarzystwa żeglugowego, stwarzając raczej przepisy posiłkowe.

W myśl regulaminu taryfy polsko - szwedzkiej istnieje obowiązek przewozu przesyłek, tak ze strony kolei jak ze strony towarzystw żeglugowych, o ile nadawca zastosuje się do przepisów tej taryfy i o ile na przeszkodzie przewozu nie stoi siła wyższa. Niektóre towary ze względu na swe szczególne właściwości zostały wyłączone od przewozu albo przyjmowane są do przewozu warunkowo. Do towarów przyjmowanych do przewozu warunkowo należą wszystkie towary kruche, ze szkła, porcelany, fajansu itp., dalej towary łatwo rozsypujące się np. orzechy, owoce, jarzyny oraz towary, które mogłyby zanieczyścić inne razem załadowane. Przesyłki nadaje się według ogólnych przepisów obowiązujących bądź to na stacji lub w porcie nadania. Przy nadawaniu w agenturach towarzystw żeglugowych przesyłka musi być dostarczona na nabrzeże najpóźniej na 2 godziny przed odpłynięciem statku po uprzednim załatwieniu wszystkich formalności.

Na wszystkich stacjach, włączonych do taryfy, jakoteż agenturach odnośnych towarzystw żeglugowych, wywieszone są rozkłady jazdy statków. Uwzględniając 21 odjazdów z portów polskiego obszaru celnego do Szwecji w okresie styczeń — marzec, trzeba stwierdzić zadawalającą ilość połączeń polsko - szwedzkiej komunikacji kolejowo - morskiej.

Na każdą przesyłkę wypełnia się list przewozowy - konosament w 9 egzemplarzach, w tym 1 oryginał i 8 kopij; list przewozowy - konosament powinien wypełnić nadawca w języku kraju nadania oraz w języku niemieckim; może on opiewać na nazwisko pewnej osoby, firmy wzgl. osoby prawnej, albo może też opiewać „na zlecenie" („order"). List przewozowy - konosament na zlecenie można przenieść na inną osobę przez zamieszczenie indosu na odwrotnej stronie oryginału listu przewozowego - konosamentu i przez wręczenie go danej osobie. która z kolei może indosować na dalszą sobę.

W liście przewozowym - konosamencie nadawca może zamieścić zlecenie przeekspediowania przesyłki. Przepisy o przeekspediowaniu stanowią ważny punkt postanowień taryfowych w komunikacji Polski ze Szwecją. Dzięki temu przesyłka może być przesłana tranzytem do stacji kolejowych leżących poza Polską. Ma to duże znaczenie w komunikacji między Szwecją a zapleczem Polski, jak z Czechosłowacją, Rumunią, Austrią, Węgrami i Jugosławią. Przeekspediowanie bez specjalnych opłat dokonują 1) w Gdyni — Agencja Celna P. K. P., 2) w Gdańsku — Ekspedycja Towarowa P. K. P.

Przesyłki przeznaczone do przeekspediowania nie mogą być obciążane ani zaliczeniami ani zaliczkami w gotowiźnie; przy czym przewoźne i opłaty dodatkowe oraz koszty powstałe od portu nadania do stacji przeekspediowania muszą

być całkowicie opłacone z góry przez nadawcę; natomiast przewoźne, opłaty dodatkowe i inne koszty od miejsca przeekspediowania do stacji przeznaczenia przekazuje się do pobrania od odbiorcy. Umowę o przewóz zawiera się z chwilą przyjęcia przez przedsiębiorstwo przewozowe przesyłki do przewozu wraz z listem przewozowym - konosamentem. Dowodem zawarcia umowy jest oryginał listu przewozowego - konosamentu z dwoma kopiami. Raz zawartą umowę o przewóz rozciąga się na wszystkie przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie.

Nadawca jest odpowiedzialny za: 1) wszelkie oświadczenia w liście przewozowym - konosamencie, o stanie przesyłki, 2) opakowanie przesyłki, 3) cechowanie przesyłki, 4) dokonanie wszelkich formalności celnych, podatkowych, policyjnych.

Na wypadek stwierdzenia niescisłości podczas przewozu koleją pobiera się dopłatę w myśl postanowień taryfy towarowej część I A. Odnośnie stwierdzenia nieścisłości w czasie przewozu morzem, towarzystwo żeglugowe pobiera dopłatę niezależnie od różnicy przewoźnego w podwójnej wysokości tej różnicy. Wszelkie dopłaty obciążają przesyłkę.

Przewoźne na liniach P. K. P., koszty przeładunku, fracht morski i koszty ewentualnego magazynowania przesyłek skalkulowane są w globalnych stawkach podanych w taryfach artykułowych i odnośnie do poszczególnych relacyj. Stawki opłat przewozowych nie obejmują kosztów ubezpieczenia, wydatków w gotowiźnie, opłat dodatkowych, kosztów załatwienia formalności celnych, podatkowych, policyjnych, oraz kosztów przeładunku w szwedzkich portach.

Opłaty za przewóz jakoteż z tytułu innych należności uiszcza się w walucie taryfowej lub w walucie kraju uiszczenia opłaty, po przerachowaniu wg. kursów przerachowania, ogłaszanych przez przedsiębiorstwa uczestniczące w przewozie.

Obciążenie przesyłek zaliczeniami dozwolone jest tylko w walucie krajowej; zaliczki w gotowiźnie natomiast są niedopuszczalne.

Nadawcy przysługuje prawo wprowadzenia zmian w umowie o przewóz. Prawo to przysługuje również osobie wymienionej w indosie, jednakże tylko za okazaniem oryginalnego listu przewozowego - konosamentu. Zmiany w umowie o przewóz przeprowadza się w miejscu nadania przesyłki i zawsze rozciąga się na całą przesyłkę.

Przesyłkę wydaje się za zwrotem oryginału listu przewozowego-konosamentu po potwierdzeniu na nim odbioru przesyłki. Przedsiębiorstwo przewozowe może również wydać przesyłkę bez przedstawienia oryginału listu przewozowego - konosamentu, jednakże za potwierdzeniem odbioru na kopii tegoż listu i po złożeniu zabezpieczenia co najmniej wartości towaru. Po okazaniu oryginału listu przewozowego - konosamentu zwraca się zabezpieczenie i kopię.

Przedsiębiorstwa przewozowe odpowiadają za szkody podczas przewozu koleją, drogą morską, wzgl. za szkody przy przeładunku i magazynowaniu przesyłek w portach. Odpowiedzialność ta nie obejmuje towarów wrażliwych na ciepło, zimno, wilgoć i inne wpływy atmosferyczne. Towarzystwa żeglugowe nie ponoszą odpowiedzialności za awarie, szkody, straty lub zaginięcie spowodowane siłą wyższą, działaniami wojennymi, eksplozją kotłów, zepsuciem towarów, zetknięciem z innymi szkodliwymi towarami. Opisania, oszacowania i repartycji szkód odnośnie awarii wspólnej dokonuje się w myśl regulaminu York - Anvers 1924 r.

Nadawca może zebezpieczyć towary od ryzyka przewozu morzem, od ognia i kradzieży. Przedsiębiorstwa żeglugowe pobierają za to premię ubezpieczeniową w imieniu towarzystw ubezpieczeniowych. Załatwienie formalności asekuracyjnych jest bezpłatne.

Na drodze kolejowej istnieje deklaracja interesu w dostawie. W razie jakiegokolwiek sporu stron uczestniczących w przewozie morzem, jest decydujące powództwo w Sądzie w Gdyni.

Taryfa polsko - szwedzka obejmuje 25 taryf artykułowych, w tym 10 taryf w kierunku z Polski i 15 taryf w kierunku do Polski.

Spis taryf artykułowych.

Kierunek Polska - Szwecja

Nr tar. art.	Rodzaj towaru
1.	Towary wszelkiego rodzaju
2.	Biel cynkowa
3.	Cebula
4.	Cynk
5.	Krochmal i mąka ziemniaczana.
6.	Smoły
7.	Wiklina
8.	Wyroby koszykarskie
9.	Makuchy
10.	Winogrona i owoce południowe

Kierunek Szwecja - Polska

Nr tar. art.	Rodzaj towaru
101.	Towary wszelkiego rodzaju
102.	Maszyny i aparaty elektryczne
103.	Celuloza
104.	Makulatura
105.	Maszyny do pisania i liczenia
106.	Łożyska kulkowe
107.	Papier drzewny
108.	Papier pakowy
109.	Skóry i skórki
110.	Tektura barwy naturalnej
111.	Tektura barwiona
112.	Tłuszcze i tran
113.	Szmaty
114.	Wirówki do odtłuszczania mleka
115.	Wirówki

W taryfach artykułowych uwzględniono te towary i stacje, które jako aktualne wchodzą w ra-



Fragment basenu południowego z portem rybackim w r. 1936.

chubę na podstawie dotychczasowych wyników badań stosunków handlowych polsko - szwedzkich.

We wszystkich taryfach artykułowych włączono stacje portowe w Gdyni i w Gdańsku aby umożliwić przeekspediowanie towarów do krajów i z krajów polskiego zaplecza.

Dla taryf artykułowych Nr 1, 8, 101, 102, 106, 114 i 115 uwzględniono stawki dla przesyłek drobnicowych obok stawek dla przesyłek wagonowych, w pozostałych taryfach artykułowych przewidziane są wyłącznie stawki dla przesyłek wagonowych.

W miarę coraz dalszego rozwoju stosunków handlowych polsko - szwedzkich do omawianej taryfy mogą być włączone nowe stacje oraz nowe taryfy artykułowe uwzględniające z jednej strony potrzeby polskich ośrodków przemysłowych, z drugiej strony uwzględniające potrzeby polsko - szwedzkiej wymiany towarowej.

HEL. BUXELL

Węgiel polski w Norwegii

W POCZĄTKOWEJ fazie kampanii, którą po wybuchu wojny celnej z Niemcami podjął polski przemysł węglowy celem zdobycia rynków skandynawskich, rola Norwegii sprowadzała się do zera. Dopiero wybuch strajku angielskiego w maju 1926 roku, który, jeżeli chodzi o rynki Szwecji, Danii i Finlandii, dał możność intensywnego kontynuowania prowadzonej już akcji, w odniesieniu do Norwegii stworzył odskocznię, pozwalającą na zapuszczenie korzeni w nowy teren.

Z rokiem zatem ubiegłym wiąże się dziesięciolecie okresu ekspansji naszego węgla na rynek norweski. Na przestrzeni tych lat sytuacja podjętego wywozu podlegała daleko idącym zmianom, kształtując się interesująco na tle zajadłej walki konkurencyjnej.

Ograniczona pojemność zapotrzebowania na węgiel ze strony Norwegii przekreślała u podstaw możliwość rozwinięcia na szerszą skalę akcji eksportowej. Z rynkiem tym nie mogliśmy zatem wiązać dużych nadziei, tym bardziej, że wąskie z natury ramy chłonności zacieśnione były dla nas jeszcze bardziej z racji monopolistycznego stanowiska węgla angielskiego oraz poważnego i stale wzrastającego udziału produkcji rodzimej z kopalń Szpicbergu.

Poniższe zestawienie cyfrowe daje aż nadto wyrazisty obraz sytuacji w roku 1925:

ogólny import węgla do Norwegii	2,03 miln. ton	%
z czego z Anglii	1,78 „ „	87,7
ze Szpicbergu	0,23 „ „	11,3

Biorąc z kolei pod uwagę wielkość samego tylko zagranicznego importu Norwegii (1,80 miln. ton), widzimy, że udział Anglii sięgał w rezultacie 98,8%.

Ten układ stosunków skazywał z góry na zagładę wszelkie normalne poczynania pionierskie. Podjęcie konkurencji z Anglią było beznadziejne.

Radykalną zmianę sytuacji wprowadził niespodziewany fakt z zewnątrz, jakim był wybuch strajku angielskiego. Siła Anglii raptownie osłabła. W wywozie do Norwegii zamknęła ona rok 1926 sumą zaledwie 808 tys. ton, co stanowiło 49,7% ogólnego importu norweskiego. Zachwianie się monopolistycznej pozycji Anglii dało nam wreszcie możność zahaczenia się o rynek norweski, nęcący naszych eksporterów stałością swej konsumcji. Kształtujące się podówczas pomyślnie ceny na węgiel stanowiły jednoczesną siłę atrakcyjną.

Zapoczątkowanie planowej akcji ekspansywnej pozwoliło nam zamknąć rok 1926 cyfrą 71,2 tys. ton, stawiającą nas na V-tym miejscu w rzędzie importerów norweskich. Niemcy, podnosząc swój wywóz z 17,7 tys. ton w roku 1925 do 343,5 tys. ton, zdołały uplasować się tuż po Anglii, wyprzedzając poważnie import ze Szpicbergu. Wykorzystaniu sytuacji przez konkurentów angielskich dają wyraz poniższe cyfry w roku 1926:

ogólny import do Norwegii	1,61 miln. ton
z czego Anglia	0,81 „ „
Niemcy	0,34 „ „
Szpicberg	0,25 „ „
St. Zjedn. A. P.	0,08 „ „
Polska	0,07 „ „

Rok następny wzmacnia znacznie naszą pozycję. Z sumą 218 tys. ton przesuwamy się już na III-cie miejsce po Anglii i Szpicbergu, wyprzedzając poważnie Niemcy.

Zdobycie jednakże tej progresji nie przychodzi nam łatwo, a to ze względu na osiągniętą w międzyczasie rekonwalescencję Anglii, która — zlikwidowawszy strajk — wzmogła odrazu swój wywóz do Norwegii, utrudniając walkę konkurencyjną przez znaczną obniżkę cen. Pomimo ostrej konkurencji węgla angielskiego udaje się nam w roku 1928 osiągnąć 698 tys. ton wywozu, co stawia już nas na II miejscu.

Kontynuując tendencję wzrostu przez lata następne, osiągamy w roku 1931 maksimum naszego dotychczasowego eksportu do Norwegii. Z sumą ok. 1 miln. ton stajemy na I-szym miejscu, zajmując ok. 50% ogólnego importu Norwegii.

Powodzeniu naszemu kładzie kres spadek funta angielskiego na jesieni 1932 roku. Konsekwencje dewaluacji okazują się dla nas wprost katastrofalne. Wynikłe straty podrywają naszych eksporterów. Polityka Anglii nie podwyższania poziomu cen czyni konkurencję niezwykle utrudnioną. Utrzymujemy się jeszcze wprawdzie na czele importerów norweskich, jednak sytuacja nasza jest nie do pozazdroszczenia.

Rok następny przynosi ze sobą nowy, niespodziewany cios. Między Norwegią i Anglią zostaje zawarty traktat handlowy, zmieniający w rezultacie radykalnie układ importerów węgla na rynku norweskim. 70% całości importu norweskiego zostaje zarezerwowane dla Anglii, w ramy zaś pozostałych 30%, mieszczących już w sobie całą produkcję ze Szpicbergu, zostają wciśnięci eksporterzy innych państw. W rezultacie jednoczesnego nacisku Anglii na resztę Skandynawii, przypada jej w udziale 47% importu szwedzkiego, 80% duńskiego oraz 75% importu fińskiego. Podstawę tych na szeroką skalę zakrojonych żądań angielskich i ich pełnej realizacji stanowiło we wszystkich wypadkach daleko idące uzależnienie ekonomiczne państw skandynawskich od W. Brytanii.

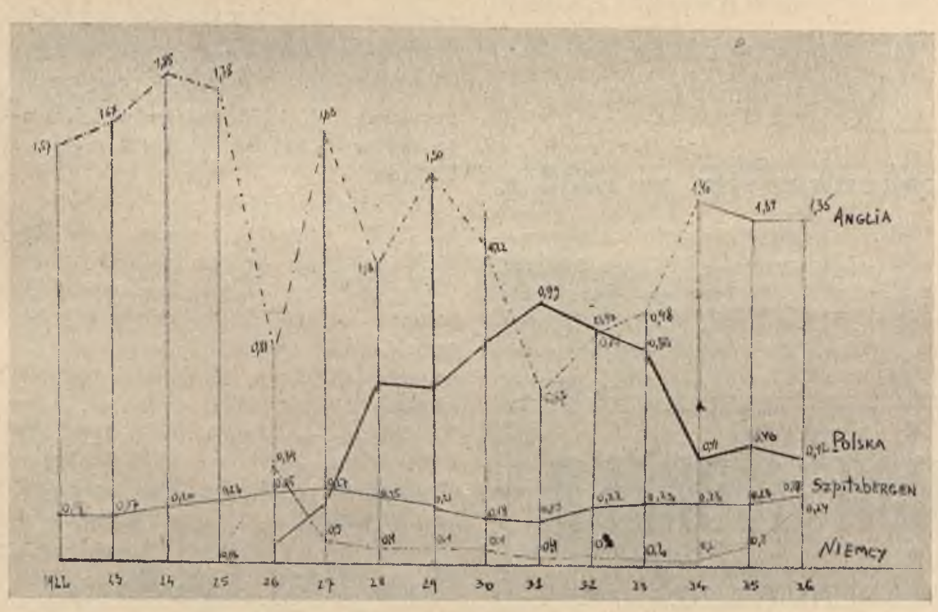
Wejście układu norw.-angielskiego w życie dopiero z dniem 1-go sierpnia 1933 roku — pozwala nam jeszcze zamknąć ten okres roczny cyfrą przeszło 820 tys. ton. Jaskrawe skutki z nowa ugruntowanych warunków dostawy manifestują się dopiero w roku 1934, w którym eksport nasz spada raptownie do sumy ok. 413 tys. ton. W roku 1935 utrzymuje się on mniej więcej na tymże samym obniżonym poziomie (461 tys. ton).

Pod względem kwantum rezultaty eksportowe tych dwóch lat były maksimum, jakie mogliśmy w ogóle osiągnąć. Udało się nam bowiem, oscylując ok. 20%, wypełnić niemal całkowicie ramy, pozostawione zagranicznym importerom i być praktycznie poza Anglią jedynymi dostawcami węgla na rynek norweski.

Ogólny obraz importu węgla przedstawiał się w tych latach następująco:

	w r. 1934		w r. 1935	
ogólny import	2,066	%	2,115	%
z czego				
Anglia	1,399	67,8	1,343	63,3
Polska	0,413	19,8	0,461	21,8
Szpicberg	0,230	11,0	0,230	10,9
Niemcy	0,023	1,0	0,078	3,7

Kształtowanie się na przestrzeni lat powojennych sytuacji tych czterech głównych dostawców węgla na rynek norweski ilustruje p/wzgl. kwantytatywnym poniższy wykres (w miln. ton):



nie zmieniło ustalonego stanu rzeczy.

Rok jednak ubiegły przyniósł ze sobą pewne w tym względzie pogorszenie. Na sytuacji bowiem zaczęła ciążyć konkurencja Niemiec, idących drogą, utorowaną przez umowy clearingowe z Norwegią, gwarantujące im poważny odsetek w pokryciu ogólnego zapotrzebowania węglowego rynku norweskiego. W rezultacie import w r. 1936 kształtował się jak niżej w miln. ton:

ogólny import		2,291
z czego	Anglia	1,351
	Polska	0,417
	Szpicberg	0,273
	Niemcy	0,243

Walka z niemieckim konkurentem pociągnęła za sobą zniżkę cen, co łącznie z faktem redukowania naszego kwantum na skutek zwiększenia udziału węgla niemieckiego —nadawało cechy niekorzystne naszemu wywozowi do Norwegii.

lę użytku domowego. Konkurencja Niemiec przynosi ze sobą dalsze zmniejszenie się zapotrzebowania na węgiel polski na tych odcinkach.

W ten sposób podlegają likwidacji osiągnięte uprzednio efekty wprowadzenia polskiego produktu na rynek norweski, tak gorliwie i umiejętnie dokonywane w ciągu lat przez norweskich przedstawicieli naszych koncernów węglowych. Zrośnięte z terenem i znające na wylot miejscowe warunki — firmy przedstawicielskie potrafiły doskonale wywiązać się z powierzonej sobie pionierskiej pracy. Działalność ich ułatwiona była u podstaw wysokimi wartościami samego naszego węgla.

Gatunek i zadawalniający wszelkie wymagania stan, w jakim dostarczaliśmy zapotrzebowany towar, zjednywały zgodne uznanie szerokiej klienteli. Węgiel polski stał się pożądanym na terenie całej Norwegii.

Względy norweskiej polityki handlowej zmusiły nas jednak do ustąpienia z mocno opanowanego stanowiska. Dwukrotne uderzenie osłabiło w konsekwencji bardzo znacznie siłę naszego oparcia się o grunt norweski.

Obniżka cen, ujawniająca się po zaciągnięciu przez Norwegię zobowiązań wobec węgla niemieckiego, a wynikająca z powstałej walki konkurencyjnej, przyczyniła się przy tym do zaostrzenia powstałej sytuacji.

Końcowy jednakże okres ubiegłego roku przynosi ze sobą na odcinku cen poprawę. Zwyżkowa tendencja cen stoi w tym wypadku w ścisłym związku ze wzmożeniem ogólno-światowego zapotrzebowania na węgiel, będącego rezultatem nasilonego ostatnio ruchu zbrojeniowego. Refleksy zwyżki, uwidaczniające się na rynku norweskim, działają wyrównywająco na uprzednie w tym względzie rezultaty konkurencji niemieckiej.

Przymusowe okrojenie cyfr naszego udziału w norweskich dostawach węglowych w okresie potraktatowym nie oznacza jednakże niekorzystnego formowania się naszej ogólnej sytuacji eksportowej, straty bowiem na ilości były w poważnym stopniu wyrównane przez uzyskiwanie wyższych cen za węgiel. Podstawę pod pomyślne warunki w tym względzie ugruntował traktat norw. - angielski, ustalając wyższy niż w r. 1931/32 poziom cen. Stosunek natomiast cen za węgiel polski do cen angielskich określała specjalna uchwała Konwencji Eksportowej, aprobowanej z kolei przez Norwegię w układzie, zawartym z eksporterami polskimi na jesieni 1934 roku. Porozumienie polsko - brytyjskie z grudnia tegoż roku w niczym

Przez Niemcy kontynuowany jest obecnie proces, zapoczątkowany radykalnie przez traktat norw. - angielski, rugowania nas z szeregu zajmowanych dotychczas placówek. Na rzecz Anglii utraciliśmy z miejsca w r. 1933 bardzo poważne źródło zapotrzebowania, jakim są koleje norweskie. Pokrywając w ok. 1/3 swą konsumcję wysokowartościowym węglem ze Szpicbergu, koleje — ku dużemu obopólnemu zadowoleniu — odbierały resztę od eksporterów polskich. Uderzenie Anglii odczuliśmy na tym odcinku najboleśniej. Od tego momentu musieliśmy poprzestać na równocześnie na rzecz Anglii okrojonych dostawach dla żeglugi kabotażowej, przemysłu, gazowni oraz dla odgrywającego stosunkowo małą ro-

ŁOTWA

Interwencjonizm na Łotwie

PREZYDENT Łotwy Ulmanis w przemówieniu swym, wygłoszonym w Rydze, oświetlił ostatnie posunięcia rządu w dziedzinie gospodarczej, które wywołały żywe echo w kołach zainteresowanych. Prezydent zaznaczył m. in., że centralizacja i częściowe upaństwowienie gospodarstwa kraju, wprowadzone ostatnimi dekretami, pociągnie za sobą bez wątpienia ograniczenie działalności prywatnej. Prywatna gospodarka, jak wiadomo, nie dała wyników, koniecznych dla dobra państwa, dlatego też rząd musiał ująć ją w swoje ręce, aby osiągnąć cel, który przed sobą postawił, a mianowicie podwyższenie majątku narodowego i tworzenie narodowej i socjalnej sprawiedliwości.

Rozwój floty handlowej

ŁOTEWSKA flota handlowa wzrosła w 1936 r. o 7% i składa się obecnie z 102 statków pojem. 108 tys. TRW.

Zarząd łotewskiego towarzystwa nawigacyjnego oddawna już pracuje nad projektem regularnej żeglugi między portami łotewskimi a niemieckimi na Bałtyku i Morzu Północnym. Nie jest wykluczone, że wkrótce dojrzeje również plan regularnej linii między Łotwą a Stanami Zjednoczonymi Ameryki. (GAM.).

Nowe postanowienia gospodarcze

GABINET łotewski uchwalił szereg nowych przepisów natury gospodarczej. Najważniejsze z nich dotyczą ustanowienia Centralnej Organizacji Spółdzielczej „Turiba", jednoczącej w sobie wszystkie dotychczasowe spółdzielnie. Zadaniem Centrali jest, między innymi — hurtowe kupno i sprzedaż krajowych i zagranicznych produktów rolnych, rękodzielniczych i przemysłowych, oraz ich produkcja. Pozatym przyznano prawa handlu monopolowego wełną i skórami surowymi Towarzystwu „Centrala dla skór i wełny" A. Sp. z kapitałem 300 tys. łatów. (GAM.).

Z Banku Łotewskiego

BILANS Banku Łotewskiego na dzień 1 luty r. b. wykazuje zapas złota (w miln. łatów) wraz z dewizami 108,63; obieg banknotów podniósł się o 2 do 42.

Podniesienie kontyngentu dewiz dla przywozu

BANK Łotewski otrzymał zezwolenie na podniesienie kwoty dewiz dla przywozu z dotychczasowej — 10 mil. łatow na 30 mil. dla pierwszych czterech miesięcy 1937 r. Jeżeli kontyngent ten nie wykaże żadnych dalszych zmian — przydział dewiz dla przywozu towarów w ciągu roku wyniesie przypuszczalnie ca 90 mil. łatów. (GAM.).

DANIA

Ruch statków w porcie kopenhaskim w 1936 r.

WESZŁO do portu w 1936 roku 25025 jednostek pojemności 7.848 tys. TRN, na które się złożyło 24.607 parowców i motorowców pojemności 7.737 tys. ton i 418 żaglowców — 111 tys. ton. Z obcych portów nadeszło 9.734 parowców i motorowców — 5.507 tys. ton i 167 żaglowców — 59 tys. ton. Poza wyżej podaną ogólną liczbą statków na wejściu zawinęło do portu w celach aprowizacyjnych itd. 1.173 parowców lub motorowców — 674 tys. TRN i 2 żaglowce 875 ton.

Pod banderą duńską weszło najwięcej, bo 18.282 jednostek pojemn. 4.342 tys. TRN, następnie kolejno największy tonaż wszedł pod banderą szwedzką 3.834 jednostki — 845 TRN, angielską 295 jednostek — 558 tys. TRN, niemiecką 1.260 jednost. — 363 tys. TRN, polską 45 jednost. — 324 tys. TRN, amerykańską — 102 jednost. — 320 tys. TRN, norweską 240 jednost. — 315 tys. TRN, fińską — 374 jednost. — 302 tys. TRN, holenderską 381 jednost. — 217 tys. TRN. (GAM.)

Stan floty handlowej

W CIĄGU r. 1936 flota handlowa wzrosła netto o 1 statek i 2.000 ton, brutto — 36 statków i 71.300 ton. w tym zakupionych za granicą 14 statków, 14.261 ton. Parowce zmniejszyły się o 30 tys. ton, a motorowce zwiększyły się o 8 jednostek i 28 tys. ton. Zmniejszenie się brutto wynosiło 37 statków i 73.200 ton, w tem sprzedano zagranicą 48 tys. ton. Cała flota duńska w końcu 1936 r. wynosiła 1.112 tys. ton brutto. Na stoczniach duńskich budowało się i było zamówionych 246.140 ton, w tym 61.610 ton na r/k duński. (GAM.)

Wznowienie linii Kopenhaga—Włochy

DET Forenade Dampskibselskab w Kopenhadze postanowiło obsługiwać porty włoskie regularnie co czternaście dni, przedłużając swą linię Kopenhaga—Antwerpia na Genuę, Livorno, Neapol, Catanię, Messynę i Palermo. (GAM.)

NORWEGIA

Norweska flota handlowa

WEDŁUG statystyki norweskiej, flota handlowa Norwegii zwiększyła się w 1936 r. netto o 14 jednostek i 148.400 ton brutto. Zwiększenie się brutto obejmuje 86 jednostek i 272.000 ton. Parowce zmniejszyły się o 16 jedn. i 45 tys. ton, zaś motorowce zwiększyły się o 31 jedn. i 194 tys. ton. Z nowych statków 24 pojem. 28 tys. ton zbudowano na stoczniach krajowych, a 28 pojem. 193.900 ton na stoczniach obcych (w tym 15 tanków pojem. 139 tys. ton). Pozatem zakupiono zagranicą 34 starsze statki pojemn. 49.700 ton. Zmniejszenie brutto wynosiło 72 statki 123.400 ton, w tym na skutek sprzedaży zagranicę 43 statki i 86.700 ton. Cały tonaż norweski przy końcu 1936 r. wynosił 4.118 tys. ton brutto, w tym 37,5% tanków, z których 84% stanowią motorowce. Poza tankami reszta floty norweskiej ponad 1.000 ton posiada 37,6% motorowców. W budowie znajduje się obecnie 121 jednostek 604.510 ton, z których 39 jednostek 56.630 ton buduje się w Norwegii, reszta zagranicą.

Żegluga norweska wyrobiła w ciągu 1936 r. 500 milionów koron, czyli o 70 milionów koron więcej, niż w 1935 r. Od szeregu lat żegluga norweska nie miała tak wielkich zarobków. (GAM.)

Statek za ryby

NORWESKA firma w Bergen, Bergenska Dampskibsselskab, zamówiła w stoczni włoskiej w Trieście Cantieri Riuniti duży statek pasażerski, za który zapłaci rybami. Statek będzie miał 7000 TRB, szybkość 20,5 węzłów. Przeznaczony jest do obsługi stałej linii między Bergen a Newcastle dla przewozu pasażerów w ilości 214 osób w I klasie i 255 w II klasie. Poza tym statek będzie miał ładownię 110.000 stóp sześciennych, w tym 70.000 stóp — chłodni. Maszyna posiadać będzie 2 motory dwutaktowe o sile 15.000 koni i 3 motory pomocnicze. Statek ma być gotowy na maj 1938 r. (GAM.)

SZWECJA

Z floty handlowej

SZWEDZKA flota handlowa zmniejszyła się w ciągu r. 1936 netto o 25 jednostek 19.112 ton, w tym zmniejszenie parowców wynosi 36 jedn. i 30.900 ton, a zwiększenie motorowców 13 jedn. i 12.250 ton. Zwiększenie brutto wynosiło 32 statki — 42.900 ton, z których 13 jednostek 26.276 ton było nowobudowanych. Zmniejszenie brutto wynosiło 57 statków — 62 tys. ton, w tym 51.900 ton sprzedano zagranicę. Cały tonaż szwedzki przy końcu 1936 r. wynosił 1.492.950 ton brutto. Na stoczniach szwedzkich budowało się i było zamówionych 344.240 ton brutto, w tym na r/k Szwecji 73.270 ton. (GAM.)

Rekordowe zarobki żeglugi szwedzkiej w 1936 r.

ŻEGLUGA szwedzka wyrobiła w 1936 roku 335 miln. kor., czyli o 40 miln. więcej niż w roku poprzednim.

Święto marynarki wojennej w Gdyni

W DNIU święta marynarki wojennej, 10 lutego, odbył się wieczorem na boisku sportowym marynarki wojennej na Oksywiu uroczysty apel poległych. Na placu ustawiły się półkolem delegacje oddziałów wojska lądowego, Przysposobienia Wojskowego oraz organizacyj b. wojskowych ze sztandarami. Na rogach placu, oświetlonego reflektorami, płonęły stosy drzew. Przybyłego na plac dowódcę floty admirała Unruga orkiestra powitała odegraniem marsza generalskiego. Po odebraniu raportu przez d-cę floty od d-cy ochrony wybrzeża komandora Frankowskiego, wśród podniosłego nastroju, odczytana została lista poległych na polu chwały marynarzy, po czym orkiestra marynarki wojennej odegrała marsza żałobnego Chopina i hymn narodowy. W uroczystości święta marynarki wojennej na Oksywiu wzięli również udział liczni przedstawiciele władz i społeczeństwa z komisarzem rządu Sokołem i dyrektorem urzędu morskiego Łęgowskim na czele.

Inwestycje w porcie Gdyni

W R. 1936 wykonane zostały w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

Wybudowano 92 mb. nadwodnej konstrukcji na południowym odcinku falochronu wschodniego, ułożono jezdni ulic i placów 16.700 m² i chodników betonowych 8.700 m², wykonano sieci wodociągowej 1.470 mb., sieci kanalizacyjnej sanitarnej 310 mb. i sieci kanalizacyjnej deszczowej 1.070 mb.

Poza tym wybudowano magazyn bawełniany Nr 9, dom biurowy w strefie wolnocłowej (w 70%), poczekalnię dla robotników w strefie wolnocłowej, garaże Urzędu Morskiego i mieszkania dla strażaków, warsztaty Urzędu Morskiego, chłodnię śledziową przy nabrzeżu Angielskim, powiększono gmach Urzędu Morskiego, magazyn dla badania jaj eksportowych, poczekalnię dla robotników przy ul. Francuskiej, elewator zbożowy, elektrownię parową „Gródek" SA, magazyn F-my Barcikowski, poczekalnię Żeglugi Przybrzeżnej, przetwórnię owoców „Balta", hangar dla budowy kutrów Morskiego Instytutu Rybackiego, dobudowę biur American Scantic Line, dobudowę magazynu śledziowego Morskiego Instytutu Rybackiego, dobudowę biur Bergenske, rampę F-my Pantarei, rozbudowę Olejarni Union, wędzarnię „Temporyb", dom dla robotników „Polskarob", halę licytacyjną aukcji owocowych w chłodni portowej, warsztat F-my Giesche, magazyn biura F-my „Hartwig", odchładzalnię jaj przy chłodni rybnej, transformatornię wędzarni „Syrena", rozbudowę wędzarni Przemysłowych Zakładów Rybnych, rozbudowę wędzarni „Angloscott", rozbudowę wędzarni „Nordia-Have", magazyn i biura F-my Schenker, Zakłady drukarskie A. Szczuki i t. d.

Tabor pływający został powiększony w roku ubiegłym o holownik „Pollux", motorówkę pilotową „Pilot V", oraz dwie sztuki szkut dennoklapowych.

Warsztaty mechaniczne wyposażone zostały w tokarnię do metali długości 4 m, tokarnię do metali długości 1,5 m oraz szlifiernię słupkową o napędzie mechanicznym.

W dziale elektrycznym wykonano we wszystkich nowych budynkach potrzebną instalację dla siły i światła, założono instalację świetlną na nowych ulicach i placach składowych oraz ulepszono i powiększono sieć alarmowo - pożarniczą, sygnalizacyjną i telefoniczną.

Na nabrzeżu Polskim ustawiono dwa dźwigi portalowe dla przeładunku drobnicy o nośności 1½ ton każdy. Na nabrzeżu Holenderskim ustawiono 4 takie dźwigi dla przeładunku złomu o nośności 3 — 5 ton. Na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych ustawiono 4 dźwigi półportalowe dla przeładunku drobnicy o nośności 3 ton każdy oraz i dźwig F-my „Progress" o nośności 7½ ton dla przeładunku węgla.

Wyniki pracy linii żeglugowych Gdynia — Ameryka w 1936 r.

PROWIZORYCZNE dane za rok 1936 dowodzą poważnego ożywienia w pracy linii żeglugowych Gdyn a — Ameryka.

Na linii północno-atlantyckiej odbyto 20 podróży do Ameryki i 18 z Ameryki, łącznie zatem 38 wobec 28 w każdym z poprzednich lat. Łączna liczba pasażerów przewiezionych w r. ub. do i z Ameryki wyniosła 14.841 wobec 7.658 w roku 1935, czyli więcej o 93,79%. Ładunku przewieziono do Ameryki 32.229 ton wobec 10.718 ton w roku 1935, natomiast z Ameryki 9.359 ton wobec 8.790 ton przed rokiem. Łącznie przetransportowano 41.588 ton ładunku wobec 19.508 ton w roku 1935, czyli o 113,1% więcej. Ilość worków poczty przewieziona do i z Ameryki wyniosła łącznie 10.123 wobec 6.607 przed rokiem, czyli o 53,2% więcej. Wpływy brutto za karty okrętowe wyniosły 7.359 tys zł wobec 3.735 tys. zł w 1935 r., czyli o 97% więcej. Wpływy z przewozu ładunku i poczty wyniosły 2.275 tys. zł wobec 1.173 tys. zł w 1935 r., czyli więcej o 94%.

Na linii palestyńskiej wyniki były gorsze, niż w rekordowym roku 1935 w związku ze zmniejszeniem przewozu emigrantów. Odbyto łącznie 60 podróży wobec 58 w r. 1935. Przewieziono łącznie tam i z powrotem 20.392 pasażerów wobec 27.909 w roku 1935. Ładunku przewieziono 11.221 ton wobec 13.597 ton w 1935 r. Wreszcie poczty przewieziono 3.096 worków wobec 3.624 w r. 1935. Wpływy za przewóz pasażerów, fracht i pocztę wyniosły łącznie 3.439 tys. zł wobec 5.296 tys. zł w roku 1935.



Aleksander R. Leszczyński
Naczelny Dyrektor S. A. Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe.

Na uruchomionej stosunkowo niedawno linii do Południowej Ameryki odbyto w r. 1936 łącznie 13 podróży (7 do Ameryki i 6 z Ameryki). Pasażerów przewieziono do Ameryki 5.881, natomiast z Ameryki 350. Ładunku przewieziono do Ameryki 10,3 tys. ton, z Ameryki zaś 10,2 tys. ton. Wpływy wyniosły: z kart okrętowych — 3.687,6 tys. zł, z frachtu zaś 836,1 tys. zł.

Wreszcie — w zakresie wycieczek — zanotowano poważny wzrost frekwencji. Odbyto 14 wycieczek, trwających łącznie 100 dni wobec 11 wycieczek i 110 dni w roku 1935. Liczba turystów wyniosła 7.420 wobec 6.116 w roku 1935. Wpływy w złotych wyniosły 1.778 tys. wobec 1.717 tys. zł w roku 1935.

Jak widać z tych liczb w 1936 r. nastąpiło naogół bardzo poważne ożywienie w pracy statków G. A. L., przy czym pewne pogorszenie zanotowano tylko na linii palestyńskiej, pogorszenie, wyrównane zresztą z nadwyżką wzrostem ożywienia na innych liniach.

Laboratorium Towaroznawcze w porcie gdyńskim

IZBA Przemysłowo-Handlowa już od dłuższego czasu przeprowadza badanie sprawy utworzenia w porcie gdyńskim wszechstronnie wyposażonego Laboratorium Towaroznawczego, które jest niezbędną instytucją dla normalnego funkcjonowania portu. Ponieważ istniejące na terenie Gdyni Laboratorium przy Urzędzie Celnym i przy Państwowym Zakładzie Higieny oraz niefunkcjonujące laboratorium, pozostałe po Instytucie Handlu Morskiego, nie były przystosowane do zaspakajania potrzeb obrotu towarowego w porcie, zachodziła niejednokrotnie konieczność korzystania z usług Laboratorium Towaroznawczego w Gdańsku lub w Warszawie, co oczywiście wymagało wiele czasu oraz połączone było ze znacznymi kosztami.

Wobec takiego stanu rzeczy Izba zaprosiła do Gdyni prof. Marcelego Struszyńskiego z Warszawy dla zbadania na miejscu istniejących urządzeń laboratoryjnych funkcjonujących i nieczynnych oraz ustalenia, jakie urządzenia należy wykonać, aby mogło powstać w Gdyni Laboratorium Towaroznawcze, odpowiadające wszystkim wymogom stawianym tego rodzaju instytucjom w portach handlowych. Prof. Struszyński przybył do Gdyni w dniu 5 lutego i natychmiast przystąpił do wykonania swego zadania. Spodziewać się należy, że w wyniku tych prac Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni będzie mogła przystąpić do realizacji sprawy utworzenia Laboratorium Towaroznawczego w porcie i przyczynić się w ten sposób do dalszego usprawnienia jego funkcjonowania.

O bezpieczeństwo statków morskich

RADA Ministrów uchwaliła projekt ustawy o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich. Projekt ten, który będzie przedstawiony Izbom Ustawodawczym w bieżącej sesji parlamentarnej, ma na celu dostosowanie rozporządzenia o bezpieczeństwie statków morskich do wymagań życia.

Istota zmian rozporządzenia, związanego z wykonywaniem międzynarodowej Konwencji z r. 1929 o bezpieczeństwie życia na morzu, leży we wprowadzeniu innego systemu prac inspekcyjnych i ustaleniu nowych warunków bezpieczeństwa — dotychczas pominiętych, a których wprowadzenie okazało się konieczne w związku z uruchomieniem wielkich statków oceanicznych, oraz upoważnieniem władz administracji morskiej, jak Urząd Morski w Gdyni, Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku, do wydawania przepisów technicznych o bezpieczeństwie, co dotychczas było zastrzeżone Ministrowi Przemysłu i Handlu i wymagało ogłoszenia w „Dzienniku Ustaw".

Poza tym projekt wprowadza zmiany przepisów mniej istotnych, mających jednakże praktyczne znaczenie lub też wynikających z innych przepisów, obowiązujących w tej dziedzinie.

Kierunki handlu zagranicznego Polski w 1936 r.

OGÓŁEM wzrost eksportu z Polski w 1936 r. wyniósł w porównaniu z rokiem ub. — 101 miln. zł., z czego na wzrost wywozu do krajów europejskich przypada 79 miln. zł, a na eksport do krajów zamorskich — 22 miln. zł. W stosunku do wywozu w 1935 r., zwyżka eksportu do krajów europejskich wynosi 10,5%, a do krajów zamorskich 15,7% Wzrost wywozu na rynki europejskie obejmuje przede wszystkim Anglię, Belgię, Finlandię, Francję, Holandię, Niemcy, Norwegię, Portugalię, Szwecję, Turcję, Węgry tj. albo kraje nie stosujące ograniczeń dewizowych wobec importu zagranicznego, bądź też kraje, z którymi obrót rozrachunkowy został uregulowany na 1936 r. (np. Niemcy). W zakresie eksportu zamorskiego wzrosły dostawy towarów polskich do Argentyny, Brazylii, Egiptu, Indyj Brytyjskich i Holenderskich, Japonii, St. Zjednocz. A. P., Urugwaju i Unii Południowo-Afrykańskiej. Charakterystycznym jest wzrost wywozu do St. Zjedn., wynoszący 50% w stosunku do 1935 r.

Eksport artykułów zwierzęcych w grudniu 1936 r.

EKSPORT bekonów, szynek i peklowanych przetworów mięsnych w grudniu 1936 r. z Polski do Anglii wyniósł (w tys. kg — w nawiasie dane z grudnia 1935 r.): bekony 1.360 (1.356), peklowane przetwory mięsne 231 (76,2), szynki peklowane 17 (59,3), szynki w puszkach 51 (27,2). Wartość tego eksportu w grudniu r. ub. wyniosła łącznie 3.580,3 tys. zł wobec 2.888,8 tys. zł w grudniu 1935 r.

Poza ilościami podanymi wyżej zostały jeszcze wyeksportowane do Anglii bekony, szynki i peklowane przetwory mięsne z przeznaczeniem na reeksport do kolonii angielskich. Wywóz ten kształtował się, jak następuje (w tys. kg — w nawiasie dane z grudnia 1935 r.): bekony 117,1 (71,1), peklowane przetwory mięsne 6,3 (41,9), szynki w puszkach 3,1 (11,6).

Poza wywozem w ramach kontyngentu i reeksportu w grudniu r. ub. zostały wyeksportowane pewne ilości peklowanych przetworów mięsnych głównie do U. S. A.

Szynki w puszkach poza Anglią były jeszcze wywożone do wielu innych krajów w łącznej ilości 1.473,7 tys kg wobec zaledwie 423,1 tys. kg w grudniu 1935 r. Gros tego wywozu przypada na U. S. A.

Wywóz wędzonych przetworów mięsnych, konserw i smalcu w grudniu 1936 r. wyniósł (w tys. kg — w nawiasie dane za grudzień 1935 r.): wędzone przetwory mięsne 77,7 (81,0), konserwy mięsne 67,7 (8,4), cielęcina w puszkach 28,6 (0 2), konserwy drobiowe 11,5 (18,1), smalec 912,2 (151,6). Dane powyższe stwierdzają wzrost wywozu konserw mięsnych, cielęciny w puszkach i smalcu w grudniu 1936 r. w porównaniu z wywozem tych artykułów w tym samym miesiącu 1935 r.

Wywóz żywej trzody w grudniu 1936 r. wyniósł 2.619,7 tys. kg wartości 2.733,6 tys. zł wobec 2.635,2 tys. kg wartości 2.725,3 tys. zł w grudniu 1935 r.

Eksport bitej trzody chlewnej w grudniu 1936 r. wyniósł 912,1 tys. kg, wartości 1.675,2 tys. zł wobec 2.151,6 tys. kg wartości 3.380,1 tys. zł w grudniu 1935 r.

Wywóz bydła rzeźnego w grudniu 1936 r. wyniósł 366,6 tys. kg wartości 258,7 tys. zł wobec 599,4 tys. kg wartości 345,6 tys. zł w grudniu 1935 r.

Poza tym wywożono mniejsze ilości cieląt bitych, świeżego mięsa wieprzowego, owiec i koni.

Polski projekt kanału dwóch mórz

GOSPODARCZE Archiwum Morskie w Gdyni komunikuje:

Polski projekt kanału dwóch mórz — Bałtyckiego i Czarnego — interesuje prasę zagraniczną. Ostatnio hamburski tygodnik „Hansa" notuje, że niedawno Polska zawarła z Turcją specjalną umowę, gwarantującą statkom polskim przepływ przez Dardanele i Bosfor i zadaje sobie pytanie, po co to Polska uczyniła. Przecież nie ma ona bezpośredniego dostępu do Czarnego Morza. Wobec tego pismo sądzi, że są to widoczne wpływy wspomnień historycznych z XVI i XVII stulecia, kiedy to granice wielkiego mocarstwa szły od morza do morza. Pismu wydaje się, że Polska dąży do konkretnego celu, a mianowicie do połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym drogą Wisła — San — Dniestr — Prut — Dunaj. Nie można się dziwić — ciągnie dalej pismo — że Czechosłowacja nie jest zadowolona z tego projektu i będzie się starała uprzedzić Polskę, budując śpiesznie połączenie Dunaju z Łabą i Odrą, ściągając w ten sposób ruch tranzytowy na swoje drogi.

Szwedzki tygodnik „Svensk Sjöfartstidning", omawiając projekt kanału, zwraca uwagę na momenty, interesujące Szwecję i podaje, że polski przemysł węglowy oblicza swój roczny transport kanałem na 5 miln. ton węgla i że w drodze powrotnej można będzie zabrać rudę manganową z Kaukazu i rudę chromową z Grecji.

Wzrost połowów ryb morskich w roku 1936

OGÓLNE połowy morskie w roku 1936 wyniosły 23.336 tys. kg wartości 3.993 tys. zł Stanowi to wzrost ilościowy w stosunku do roku 1936 o 6 miln. kg, przy czym wzrost wartościowy wyniósł około ½ miln. zł

Połowy śledzi na Morzu Północnym dały 5.047 tys. kg wartości 1.390 tys. zł, połowy makreli — 12 tys. kg wartości 7 tys. zł. Połowy dalsze na Bałtyku (wyspa Bornholm) przyniosły 463 tys. kg wartości 87 tys. zł, przy czym większą część tych połowów stanowią dorsze. Wreszcie połowy przybrzeżne dały ogółem 17.813 tys. kg wartości 2.509 tys. zł.

Sprzedaż połowów przybrzeżnych i dalszych (ale bez połowów na Morzu Północnym, które stanowią specjalną kategorię) przedstawiała się w 1936 r. następująco (w tys. kg): do wędzarń 13.204, na rynek miejski 4.789, do Gdańska 234, na eksport 49.

Rekordowy ruch pasażerów w porcie gdyńskim w 1936 r.

ZAMORSKI ruch pasażerów w porcie gdyńskim w r. 1936 wyniósł rekordową liczbę 41.322 osób, z czego przyjechało 15.862 osób, wyjechało zaś 25.640 osób. W porównaniu z r. 1935 ruch zamorski wzrósł o 16.319 osób. Wzrost ten tłumaczy się większą frekwencją morskich wycieczek turystycznych na M/S „Batory" i M/S „Piłsudski" oraz ożywieniem ruchu emigracyjnego do Ameryki Południowej. Z poszczególnych krajów największy ruch pasażerski zanotowano do i z Danii (łącznie 5.884 osób), Anglii, Francji, Brazylii i t. d.



I KRONIKA MIEJSKA

ROZBUDOWA PORTU W GDYNI.

W grudniu 1936 r. wykonano w porcie gdyńskim poważne roboty ziemne i brukarskie. Poza tym do portowej sieci wodociągowej dołączono instalację elewatora zbożowego na wybrzeżu Indyjskim. Wreszcie w budowie były: dom biurowy w strefie wolnocłowej magazyn i biura F-my Schenker, magazyn F-my Hartwig oraz F-my Emteha. Robót hydrotechnicznych i czerpalnych w porcie gdyńskim w grudniu ub. r. nie wykonywano.

Z PRAC KOMISJI MORSKIEJ IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

W Gdyni odbyło się ostatnio posiedzenie Komisji Morskiej Izby Przem.-Handlowej, na którym dyrektor Izby przedstawił Komisji dane, dotyczące sum, zawartych w preliminarzu budżetowym Państwa na rok 1937/38 oraz w planie inwestycyjnym na rok bieżący i przeznaczonych na inwestycje portowe.

Następnie Komisja przedyskutowała szereg wniosków, dotyczących poprawek do ustawy o ulgach podatkowych w Gdyni, która to ustawa, jak wiadomo, stanowi w chwili obecnej przedmiot obrad Sejmu. Poprawki te zakomunikowane zostały Ministerstwu Przemysłu i Handlu i przesłane referentowi ustawy pos. Marchlewskiemu. Zmierzają one do rozszerzenia i bliższego sprecyzowania kategorii tych przedsiębiorstw w Gdyni, które miałyby korzystać z ulg podatkowych oraz utrzymania ulg dla przemysłu budowlanego, zwłaszcza z powodu znacznego osłabienia ruchu budowlanego w Gdyni w 1936 r.

Wreszcie Komisja Morska wysłuchała specjalnej komisji dla ustalenia interpretacji uzansu „frei Reeling". Przyjmując sprawozdanie to do wiadomości, komisja uchwaliła rozesłać odnośny raport wszystkim członkom komisji do przestudiowania.

URZĄDZENIA PRZECIWPOŻAROWE W PORCIE GDYNI.

W związku z ostatnim pożarem w porcie drzewnym Pagedu, który na szczęście zakończył się małymi stratami (ok. 3.000 zł), należy przypomnieć, że port gdyński jest dobrze wyposażony przeciwko pożarom, gdyż każdy z holowników pracujących w porcie posiada specjalne urządzenia w tym kierunku.

Holownik „Tytan" ma 6 hydrantów i 1 armatkę wodną. Jeden hydrant może dać siedemdziesiąt kilka ton wody na godzinę, poza tym słup wody z hydrantów może osiągnąć wysokość 40 m. Holownik „Ursus" ma 4 hydranty i jest wraz z „Tytanem" przez cały rok stale pod parą. Dwa holowniki „Atlas" i „Bizon" mają po 1 hydrancie. Miarą zdolności urządzeń przeciwpożarowych w porcie jest fakt, że największy pożar, jaki był przed kilku laty w porcie w chłodni, został zlikwidowany przez jeden holownik „Ursus", który zalał ogień kilkuset tonami wody. Istnieje specjalna umowa między Urzędem Morskim a S.A. Żeglugą Polską, której własnością są holowniki, że mają być one stale do dyspozycji.

NOWE DYPLOMY W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 8 lutego 1937 r. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego, odbyło się posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomowych w marynarce handlowej.

Komisja po rozpatrzeniu podań przyznała nowe dyplomy następującym kandydatom:

Kapitan żeglugi wielkiej: Balczunas Wiktor, Dybek Tadeusz, Goebel Andrzej, Jaworski Stanisław.

Kapitan żeglugi małej: Leszczyński Michał, Michalski Jan, Modzelewski Stanisław.

Porucznik żeglugi wielkiej: Bobin Zbigniew, Dubieński Józef, Masłowski Janusz.

Porucznik żeglugi małej: Andryszak Czesław, Bystydziński Zbigniew, Dumania Tadeusz, Mikuła Leopold.

Szyper I kl.: Mendalko Zygmunt.

Szyper II kl.: Łożyński Franciszek, Ulawski Henryk.

Mechanik I kl.: Żołędziowski Józef.

Mechanik III kl.: Górski Antoni, Hrycan Władysław, Pluta Władysław, Zachurzak Jan.

Maszynista II kl.: Gajecki Józef, Janiec Edward, Kajda Wacław, Kunicki Aleksander, Żmuda Ludwik, Losia Aloizy, Ochoński Bolesław.

STACJA KONTROLNA JAJ.

W porcie gdyńskim uruchomiona zostanie niebawem stacja kontrolna dla jaj, idących na eksport, co podniesie zarówno sam eksport z Polski tego artykułu, jak i wpłynie na jego sprawność. Mieścić się ona będzie w specjalnym dla tego celu budynku, o powierzchni 600 m². Budynek wyposażony jest w krytą rampę kolejową z torem dostawczym. Posiada on biura, podręczne magazyny, halę oraz dwie prześwietlarnie, służące do standaryzacyjnej kontroli jaj eksportowych. Ponadto budynek wyposażony jest w instalacje wodociągowe i elektryczne. Dotychczas standaryzacyjna kontrola jaj dokonywana była w Tczewie.

ELEWATOR W GDYNI.

W początkach marca rb. oddany ma być do użytku elewator w Gdyni, przeznaczony głównie dla celów eksportowych. Budowa tego elewatora była rozpoczęta w 1935 roku przez spółkę „Elewatory zbożowe w Polsce", której udziałowcem jest Bank Polski.

Pojemność elewatora w Gdyni wyniesie około 10 tys. ton z możliwością rozbudowy do 30 tys. ton.

Handel zbożem polskim odbywa się przez port gdański, co znacznie podraża koszty składowania.

Koszt budowy elewatora wyniesie ponad 3 miliony złotych.

NOWA LINIA REGULARNA GDYNIA—INDIE BRYTYJSKIE.

Firma maklerska w Gdyni Rothert i Kiłaczycki zgłosiła do Urzędu Morskiego w imieniu towarzystwa okrętowego D. D. G. „Hansa" Bremen nową linię regularną utrzymującą stałą komunikację okrętową między Gdynią a portami Indyj Brytyjskich Chittagong — Rangoon. Na linii tej kursować będą statki w odstępach 6-tygodniowych. Podróż statków z Gdyni do Indyj trwać będzie około 50 dni.

LINIA GDYNIA—MEKSYK.

W dniu 5 bm. przybył do Gdyni po raz pierwszy wprost ze stoczni Schichau'a w Gdańsku zupełnie nowy statek „Tatra", zbudowany na zamówienie norweskiego armatora Wilhelmsena. Statek ten ma pojemność 4.800 trb. i jest przeznaczony do obsługi linii Gdynia—Porty Zatoki Meksykańskiej. Maklerem tego statku jest „Bergenske".

OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO W STYCZNIU R. B.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za styczeń br. przedstawiają się następująco: ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 669.862,9 t. (w grudniu 1936 r. 754.061,7 t.), z czego na obrót zamorski przypada 667.291,9 t. (w grudniu ub. r. 746.119,4 t.). Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 121.036,6 t. (w grudniu ub. r. 165.130 t.), na wywóz 546.205,3 t. (w grudniu ub. r. 580.989,4 t.). Obrót przybrzeżny z W. M. Gdańskiem wyniósł 1.212,6 t., a obrót krajowy drogą wodną — 1.408,4 t.

W porównaniu ze styczniem r. ub. ogólne obroty towarowe obniżyły się nieco ze względu na wyjątkowo niekorzystne warunki atmosferyczne.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W STYCZNIU.

W m. styczniu br. zawinęło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 743 statków o pojemności 787.191 trn., z czego przyszło 367 statków o pojemności 381.687 trn. a wyszło 376 statków o pojemności 405.504 trn. Bandera polska zajęła drugie miejsce za Szwecją.

POŁOWY RYB MORSKICH W STYCZNIU.

W ciągu stycznia rb. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 1.426,2 tys. kg ryb morskich wartości 290,6 tys. zł. Najwięcej złowiono szprotów — 1.264,3 tys. kg oraz śledzi — 116,8 tys. kg. Podział połowów na poszczególne miejscowości był następujący (w tys. kg): Hel — 625,0, Gdynia — 304,7, Jastarnia — Wielka Wieś — 386,2, Chłapowo-Karwia 52,7, Puck i wioski Zatoki — 53,1, połowy dalsze — 2,5.

PO RAZ 300-ny W GDYNI.

W ub. miesiącu do portu gdyńskiego zawinął po raz 300-ny statek szwedzki s/s Sylwia, przewożący węgiel między Polską a Szwecją. Statek ten przewiózł dotychczas około 660 tys. ton polskiego węgla. Z okazji tego jubileuszu Urząd Morski ofiarował dla statku dwie duże fotografie pamiątkowe portu z napisami na srebrnych tabliczkach w języku polskim i szwedzkim. Kapitan statku Sylwia — Svendsen otrzymał od Firmy Progress, której węgiel zabrał po raz 300-ny, srebrną papierośnicę, zaś pierwszy oficer statku p. Thelander srebrny zegarek.

STUDENCI ZAGRANICZNI W PORCIE GDYNI.

Port gdyński zwiedziła wycieczka studentów Instytutu Gospodarki Wschodnio-Europejskiej z Królewca z dr. Seraphinem na czele. Wśród studentów można było zauważyć obok Niemców również Francuzów, Anglików i Egipcjan. Goście wysłuchali w Urzędzie Morskim krótkiego wykładu o rozwoju portu, po czym zwiedzili urządzenia portowe.

RODZINA URZĘDNICZA URZĘDNIKÓW PORTOWYCH W GDYNI.

W nowym lokalu klubowym Urzędu Morskiego odbyło się zebranie ogółu urzędników administracji portowej i morskiej, na którym powołano do życia Koło Portowe Stowarzyszenia Rodzina Urzędnicza. Na zebraniu tym dokonano również wyboru władz Koła z p. dyrektorową Z. Łęgowską na czele jako prezeską.

Nowopowstała placówka społeczna przyczyni się niewątpliwie w dużej mierze do wytworzenia łączności ideowej i rozbudzenia współżycia kulturalnego i towarzyskiego wśród pracowników naszego portu, którzy dotychczas ze względu na dużą odległość od centrum miasta pozbawieni byli możności czynniejszego udziału w życiu kulturalnym i towarzyskim Gdyni i dotkliwie odczuwali brak własnego ogniska życia społecznego.

Zebranie odbyło się w pięknej i nowocześnie urządzonej sali nowowykończonego Klubu Urzędników Urzędu Morskiego.

ROZBUDOWA MIASTA GDYNI.

Statystyka budowlana Gdyni za 1936 r. daje ciekawe zestawienie cyfrowe rozwoju Gdyni jako miasta. W roku ub. rozpoczęto w Gdyni budowę 476 domów o ogólnej kubaturze 447 tys. mtr. sześć., a zakończono budowę 414 domów o kubaturze 313 tys. mtr. sześć. (w tym 401 mieszkalnych, a 13 przemysłowych). Ogółem w 1936 r. przybyło w Gdyni 1.041 mieszkań o 2.904 izbach.

Mimo to, jeżeli chodzi o rynek pracy, to stwierdzić trzeba że nie jest on w stanie dać zatrudnienie wszystkim miejscowym bezrobotnym, których liczba jest stale niewspółmiernie duża w stosunku do ruchu budowlanego.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W STYCZNIU.

Ruch budowlany w styczniu rb., w związku z mrozami, doznał pewnego zastoju. Niemniej jednak komisariat rządu udzielił w tym czasie pozwoleń na budowę 81 domów.

Rozpoczęto w styczniu 15 budynków o łącznej kubaturze 8 tys. m. sześć., koszt budowy których wyniesie, według kosztorysu, 166 tys. zł. W miesiącu tym wykończono 20 budynków o łącznej kubaturze 52 tys. m. sześc., których koszt wyniósł 1.917 tys.

REKORD LUDNOŚCIOWY W GDYNI.

Gdynia jest miastem, które posiada największą szybkość przyrostu ludności ze wszystkich miast Polski.

W roku 1921, gdy wojska polskie zajęły wybrzeże, wioska Gdynia liczyła zaledwie kilkuset mieszkańców. W roku 1931 Gdynia była już miastem liczącym około 33.000 mieszkańców. Dalszy rozwój miasta i przyłączenie doń dzielnic organicznie związanych podniosło w roku 1935 ilość mieszkańców do 75.000.

W połowie 1936 r. Gdynia liczy już około 90.000, a obecnie wedle wykazu biura ewidencji ludności przekroczyła liczbę 100.000 mieszkańców.

W ten sposób stała się Gdynia jednym z 13-tu miast polskich liczących ponad 100 tys. ludności. Na Pomorzu jest ona trzecim skolei ośrodkiem miejskim po Toruniu i Grudziądzu. Wobec tego, iż roczny napływ ludności przekracza 12 tysięcy, dalszy rozwój miasta czynić będzie szybkie postępy. Z faktem tym liczy się biuro planów rozbudowy miasta, obliczając, że ludność Gdyni wzrośnie do 250.000.

FINANSOWA WSPÓŁPRACA BYDGOSZCZY Z GDYNIĄ.

W Bydgoszczy bawił komisarz rządu m. Gdyni p. Sokół, który odbył z prezydentem miasta konferencję, mającą na celu uzgodnienie współpracy gospodarczej Gdyni z jej najbliższym zapleczem— Bydgoszczą. Z przedyskutowanych spraw na pierwsze miejsce wybiła się konieczność finansowej współpracy obu miast. K. K. O. m. Bydgoszczy może znaleźć doskonały teren dla swej działalności w Gdyni, która stale cierpi na brak taniego kredytu. W wyniku obrad postanowiono poczynić kroki o zmianę statutu kas oszczędności w Bydgoszczy i Gdyni w tym kierunku, aby powiększyć ich zasięgi terytorialne i umożliwić penetrację gospodarczą bydgoskiej K. K. O. na terenie Gdyni i odwrotnie.

10-LECIE PRACY DYREKTORA P. A. M.

Dyrektor Polskiej Agencji Morskiej p. Andrzej Cienciała obchodził 10-lecie pracy na stanowisku naczelnego dyrektora tej instytucji, której kierownictwo objął w trudnych warunkach w pierwszej fazie rozbudowy portu w Gdyni. Po szeregu lat uciążliwej, nieustannej pracy doprowadził p. dyrektor Cienciała prowadzoną przez siebie instytucję do rozkwitu, stwarzając z P. A. M. najpoważniejszą polską firmę maklerską przyczyniając się zarazem do rozwoju regularnej komunikacji okrętowej portu Gdyni z portami Ameryki, Dalekiego Wschodu, itd.

RZEŹNIA MIEJSKA W GDYNI.

W sierpniu 1936 r. władze miejskie przystąpiły do budowy rzeźni, której ukończenie przewidywane jest na lipiec 1937 r. Rzeźnię zaprojektowano dla uboju rocznego 60.000 zwierząt, w tym 9 tys. sztuk bydła rogatego, 35 tys. sztuk świń i 16 tys. sztuk cieląt i owiec. Ta ilość zwierząt rzeźnych zaspokoiłaby potrzeby Gdyni z uwzględnieniem przejściowego wzrostu sezonowego w miesiącach lipcu i sierpniu. W projekcie uwzględniono możność łatwej rozbudowy rzeźni do 100% powierzchni hal ubojnych i pomieszczeń pomocniczych oraz znaczniejszą jeszcze możność rozbudowy chłodni i przechłodni. Powierzchnia terenu przeznaczonego pod rzeźnię i targowisko zwierzęce wynosi 46 tys. m. kw., kubatura zaś budynków, obecnie wznoszonych, wynosić będzie 31.093 m³, a projektowany budynek administracyjny zamknie się w kubaturze 4.500 m³. Cyfry te dają obraz wielkości tej inwestycji miejskiej, której koszt wyniesie ponad 2 miliony złotych.

ROZWÓJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W GDYNI.

Jak wynika z liczb Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego w Gdyni, następuje bardzo szybki rozwój komunikacji autobusowej w tym mieście. W. r. ub. liczba wozo-kilometrów doszła już do 1.322 tys. podczas gdy w r. 1930 wynosiła 485 tys. Wpływy kasowe wyniosły w r. ub. 1.303 tys. zł. wobec 519 tys. zł. w r. 1930. Średnia opłata za kilometr spadła w tym czasie z 15 gr. do 7 i pół gr. Jest to najniższa taryfa autobusowa w całej Polsce.

USTALANIE CEN NA ŚWIEŻE SZPROTY.

Począwszy od 9 listopada ubiegłego roku, ceny na szproty ustala się co tydzień w poniedziałek z ważnością na dany rozpoczęty tydzień. Komisja cen składa się z przedstawicieli: a) rybaków, tj. z dwu członków zrzeszenia właścicieli kutrów, b) wędzarń (trzech członków sekcji wędzarniczej Związku Fabrykantów i Przemysłowców, oraz c) jednego przedstawiciela z Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich. W razie niezgodności przyjęto początkowo arbitraż Morskiego Urzędu Rybackiego, a po rezygnacji M. U. R., arbitraż wykonuje Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni od dnia 27.XII. 1936 r. Dotychczas ceny kształtowały się za 50 kg. szprotów świeżych, franco kuter rybacki: od 9.XI. do 19.XII. 1936 r. 12,50 zł., od 20.XII. do 10.I. 1937 — 10 zł., od 11.I. 1937 r. do 17.I. 1937 r. 8,80 zł., od 18.I. 1937 r. do 24.I. 1937 r. — 12 zł., od 25.I. 1937 r. do 30.I. 1937 r. — 10 zł.

SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Styczeń należy zawsze do najsłabszych miesięcy w handlu śledziowym, gdyż po okresie świątecznym zastój jest szczególnie widoczny. Wobec wysokich cen w Anglii na śledzie jarmuckie nie czyniono żadnych zakupów na tym rynku. Nadchodziły tylko nieznaczne ilości tych śledzi — z tytułu dawnych transakcyj. Zwyżkowały również ceny śledzi w Holandii w związku z dużymi zakupami Sowietów, wobec czego spadły zakupy również i na tym rynku. Zbliżający się okres zakupu śledzi solonych w Norwegii będzie zależał od rozpoczętych połowów, które zapowiadają się nieszczególnie; i te gatunki będą więc miały tendencję zwyżkową. Śledzie solone z polskich połowów na Morzu Północnym są już prawie wysprzedane, co świadczy o dobrym wprowadzeniu ich na polskim rynku.

POPRAWA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Okres postu spowodował ożywienie w dotychczasowym zastoju na rynku śledzi solonych. Ubiegły tydzień przyniósł importerom znaczne obroty w poszczególnych gatunkach śledzi. Jedynie w dziale holenderskich śledzi solonych uskarżają się importerzy na brak zezwoleń przywozu, tym bardziej, że chodzi tu o nieznaczne ilości.

IMPORT DORSZY Z ISLANDII.

Wobec wyczerpania się niewielkich zapasów dorszy z polskich połowów bornholmskich i dobrego zaprowadzenia się tych ryb na rynku polskim, zapotrzebowanie na ten artykuł musiało być pokryte importem. W dn. 6 bm. przybył do Gdyni statek-chłodnia „Borgund", przywożąc z Islandii 96 tys. kg. dorszy oczyszczonych, bez głów, zamrożonych. Jako próbną nowość statek przywiózł filety z dorszy islandzkich oraz śledzie islandzkie zamrożone w blokach lodowych po 60 sztuk w bloku.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

RUCH OKRĘTOWY W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU B. R.

W styczniu b. r. przybyło do portu gdańskiego 381 statków o poj. 279.348 trn., opuściło zaś port 414 statków o poj. 304.378 trn. W grudniu ub. r. cyfry te wynosiły: 457 statków o poj. 325.904 trn. oraz 453 statki o poj. 314.390 trn., natomiast w styczniu ub. r. weszło do portu 381 statków o poj. 244.397 trn., a wyszło 378 statków o poj. 246.069 trn.

IMPORT ZŁOMU ŻELAZNEGO PRZEZ GDAŃSK.

Przybył do Gdańska statek „Norden" z 1.500 t. złomu. Jest to pierwszy transport, przewidywany w umowie, która zawarta została przez Radę Portu w Gdańsku, w porozumieniu z Min. Przem. i Handlu, z Centralą Zakupów Złomu. Na podstawie tej umowy pewne ilości nadmiaru złomu, przeładowywanego w Gdyni będą kierowane przez port gdański.

ZESTAWIENIE OBROTÓW PORTU HAMBURSKIEGO W 1936 R.

Obroty portu hamburskiego w 1936 r. wyniosły 22 miln. ton, z czego na przywóz przypada 14,8 miln. ton, a na wywóz 7,2 mil. ton. Daje to w stosunku do roku poprzedniego wzrost w ogólnych obrotach o 2,1 mil. ton, czyli o 10,4%. Rok ubiegły wykazuje po raz pierwszy od 3 lat wzrost ruchu portowego, co pozostaje w związku ze zwiększeniem przywo-

zu surowców i półfabrykatów do Rzeszy, wskutek ożywienia gospodarczego. Biorąc obroty pod względem wartościowym, należy zaznaczyć, że 41% przywozu i 26% wywozu oraz 30% tranzytu przez Niemcy szło drogą na Hamburg. W ruchu z portami polskiego obszaru celnego przywieziono do Hamburga 44.570 ton, wywieziono natomiast 56.258 ton.

W ciągu 1936 r. przybyło do Hamburga 16,720 statków, o pojemności 19,2 mil. nrt, opuściło natomiast port 17.871 statków o tonażu 19 mil. nrt. Wśród flag przybyłych statków pierwsze miejsce zajmuje flaga niemiecka z 11.268 statkami i 9,8 mil. nrt. pojemności. Daje to w ogólnym ruchu statków w Hamburgu 67,4% dla flagi niemieckiej, pod względem ilości statków oraz 51% pod względem tonażu statków. Na dalszych miejscach znajduje się flaga brytyjska, holenderska, północno-amerykańska i norweska.

RUCH PASAŻERSKI W PORCIE HAMBURSKIM W 1936 R.

W ub. sezonie letnim, od kwietnia do września 1936 r. przybyło do Hamburga 422 tys. osób, które jako turyści odwiedzili miasto. Jest to w stosunku do roku poprzedniego wzrost o 241 tys. osób. Do tej cyfry należy dodać jeszcze 17 tys. osób, które zostały przyjęte przez tutejsze organizacje Arbeitsfrontu, czyli, że ogółem liczba osób, obecnych w Hamburgu w lecie r. ub. osiągnęła cyfrę 439 tys. osób. Głównym powodem wzrostu ruchu obcych był przede wszystkim światowy kongres odpoczynku i rozrywki, a poza tym olimpiada w Berlinie.

INFORMACJE O IMPORCIE Z BELGII.

Poselstwo Belgijskie w Warszawie podaje do wiadomości polskich importerów, że konsulaty belgijskie w Łodzi, Poznaniu, Lwowie, Katowicach - Sosnowcu, Gdyni i Gdańsku posiadają wykazy, zawierające nazwiska i adresy belgijskich fabrykantów - eksporterów. Również Izba Handlowa Polsko-Belgijska w Warszawie (ul. Zgoda 11 tel. 266-15) udziela potrzebnych wyjaśnień.

Poselstwo Belgijskie podkreśla poza tym, że po wszelkiego rodzaju informacje, dotyczące importu towarów belgijskich do Polski, w związku z nowozawartym układem handlowym, można się zwracać do biura Poselstwa w Warszawie, al. Ujazdowska 23.

BELGIA ZA ZNIESIENIEM BARIER CELNYCH.

W związku z pobytem króla szwedzkiego w Belgii wyrażana jest nadzieja, że szwedzki minister spraw zagranicznych p. Sandler porozumie się z belgijskimi ministrami pp. Van Zeelandem i Spaakiem celem natychmiastowego lub możliwie szybkiego wprowadzenia w życie Konwencji, zawartej w Oslo. Konwencja ta, zawarta przez Belgię, Holandię, Danię, Szwecję i Norwegię, nie znalazła dotychczas zastosowania z powodu nacisku wywieranego przez niektóre inne państwa, głównie zaś Anglię, a mającego na celu ścisłe zastosowanie klauzuli największego uprzywilejowania. Ostatnio daje się zauważyć pewna zmiana stanowiska angielskiego w tej sprawie, co prawdopodobnie pozwoli na wprowadzenie w życie wspomnianej konwencji.

WYWOZOWE CŁO OD OLIWY WE WŁOSZECH.

Wskutek tegorocznego nieurodzaju we Włoszech oraz wypadków hiszpańskich, a także zarządzeń, wyznaczających maksymalną cenę wewnętrzną, wywóz z Włoch za granicę oliwy zwiększył się w ostatnich czasach bardzo poważnie co pociągnęło za sobą silne zmniejszenie się zapasów i zwyżkę cen. Dla zapobieżenia temu wprowadzone zostało cło wywozowe od oliwy, wynoszące 150 lirów od kwintala.

UŁATWIENIA W KOMUNIKACJI PASAŻERSKIEJ ZE STANAMI ZJEDNOCZONYMI.

Poczynając od dn. 15 lutego b. r., port w Bostonie udzieli zagranicznym statkom pasażerskim tego samego pozwolenia, które już udzielone zostało im przez portowe władze Nowego Jorku, a polegającego na tym, że będą one upoważnione drogą radiową do natychmiastowego przybijania do ich nabrzeży, jeżeli żadna choroba zakaźna nie będzie przed tym zasygnalizowana. Tym samym otrzymuje się parogodzinny zysk na czasie, dzięki niezatrzymaniu się w kwarantannie.

ZNACZNA OBNIŻKA CEŁ NA ZBOŻE I PRZETWORY WE WŁOSZECH.

Aby przeciwdziałać podrożeniu pieczywa i wyrobów mącznych w związku ze zwyżką cen na zagranicznych rynkach zbożowych, rząd włoski znacznie obniżył cło na zboże i wyroby mączne, a mianowicie: na pszenicę i białą kukurydzę z 32 na 18 lir, na mąkę pszenną i kukurydzową z 49 na $27^1/_2$ lira, na grysik z 64 na $42^1/_2$ lira, na wyroby mączne i suchary okrętowe z 66 na $44^1/_2$ lira. Jednocześnie zniżono cło od kosiarek i żniwiarek.

ZYSKI ANGIELSKIEJ ŻEGLUGI REGULARNEJ I TRAMPOWEJ.

Według obliczeń Deuts. Verk. Nachr. dochody żeglugi angielskiej wykazują dość znaczną zwyżkę w porównaniu z latami ubiegłymi. Co do przedsiębiorstw żeglugi regularnej, to suma bilansowa ich rachunków w milionach funtów szterl. spadła z 257,6 w 1931 r. 157,8 w 1935 r. na 148,6. Z r/k zysków i strat wynika, że zysk zwiększył się z 4,36 w 1935 r. na 6,11, a suma przeznaczona na dywidendę z 1,09 w 1935 r. na 1,61, wynosząc w stosunku do kapitału akcyjnego 2,63% wobec 1,75% w roku poprzednim. Natomiast księgowa wartość tony spadła na 13 funtów 17 szylingów i 5 pensów wobec 14 funtów 18 szyl. i 8 pens. w roku poprzednim przy ogólnym spadku posiadanego tonażu z 5,65 w 1935 r., na 5,4 milionów ton brutto. Żegluga trampowa wykazuje w 1936 r. bardzo znaczny zysk w porównaniu z latami ubiegłymi, a mianowicie w milionach funt. szter. 1,083 wobec 626 w 1932 r., 89 w 1934 r. i 499 w 1935 r. Suma przeznaczona na dywidendę wynosi 260 tys. Ł (179), co w stosunku do kapitału akcyjnego stanowi 2,09% (1,46).

TOWARY POLSKIE WOBEC PODWYŻKI STAWEK CELNYCH W JAPONII.

Jak wiadomo, Generalna Komisja Taryfowa w Japonii przyjęła projekt ustawy o zmianach taryfy celnej z tym, że nowa ustawa ma wejść w życie od 1 kwietnia 1937 r. Około 50% wszystkich pozycyj taryfy celnej będzie miało w myśl projektu znacznie podwyższone stawki; pozatym dla około 60 pozycyj towarowych, dotychczas wolnych od cła, zostaną wprowadzone cła przywozowe. W zakresie eksportu polskiego na rynek japoński ważne są zmiany w zakresie następujących pozycyj: chmiel (dotychczas



wolny od cła — ma być od dn. 1 kwietnia obciążony opłatą celną), szynki w puszkach, konserwy mięsne i drobiowe, kiełbasy, tkaniny wełniane, wódki i likiery, pył cynkowy, biel cynkowa, przędza wełniana itd. (te wszystkie towary mają być obciążone wyższymi stawkami niż dotychczas).

ŚWIATOWY UBYTEK TONAŻU.

Według Lloyd's Register of Shipping w ciągu 12 miesięcy do 30 czerwca 1936 r. na całym świecie przeznaczono na złom 525 statków pojemności 1.255.830 ton, nadto po tej dacie przystąpiono do prac złomowych na 68 innych statkach pojemności 128.766 ton, a poza tym sprzedano na złom jeszcze 71 statków pojemności 194.425 ton. Razem więc od czerwca 1935 r. przeznaczono na złom 1.579.000 ton. Należy do tego dodać 337.000 ton zniszczonych wskutek katastrof, tak że ogólnie ubyło tonażu za ten czas więcej niż 1.900.000 ton.

CENY STATKÓW.

W związku z wzrostem stawek frachtowych,—podnoszą się ceny statków szczególnie większych poczynając od 7.500 ton dw. Trzeba jednak zaznaczyć, że mało jest armatorów, którzyby teraz chcieli sprzedawać swój tonaż, nawet za wysokie ceny. Różnica cen obecnych szczególnie widoczna jest, jeżeli porównamy cenę nowowybudowanego statku z zimy 1932/33, okresu największej depresji np.: statku 7.500 t. dw. — Ł 32 tys.; z ceną obecną — Ł 78 tys. Nowowybudowany tankowiec z motorami Diesla pojemności 14.500 t. dw. kosztował na początku 1936 r. — Ł 140 tys., obecnie zaś z dostawą na wiosnę 1939 r. Ł 170 tys. Nowoczesny motorowiec towarowy 8.500 — 9.000 t. dw. z otwartym pokładem, rozwijający 13 węzłów szybkości, kosztował na początku 1936 r. 105 tys. Ł, obecnie nie mniej niż Ł 125 tys. Bardzo rozpowszechniony w Skandynawii jednopokładowiec 2.400 t. dw. z oszczędnym napędem kosztował na początku 1936 r. — 32 tys. Ł, obecnie — 40 tys. Ł.

OSTATNI NUMER „INFORMATORA EKSPORTOWEGO".

W ostatnim numerze „Informatora Eksportowego" z dn. 1 lutego r. b. znajduje się omówienie sytuacji gospodarczej na rynku argentyńskim i widoków zbytu towarów polskich pod kątem widzenia, z jednej strony, przepisów dewizowych, z drugiej zaś — zagadnienia konkurencji zagranicznej, która w chwili obecnej ma nastawienie tego rodzaju, że sprzyja importowi towarów europejskich. Poza tym ostatni numer przynosi omówienie handlu zagranicznego W. Brytanii za rok 1936, wymiany towarowej polsko-egipskiej, informacje o możliwościach zbytu dykt na rynku egipskim, rud mineralnych w Holandii, kompletów skrzynkowych na rynku marokańskim, o zamierzonych podwyżkach stawek celnych w Japonii— z wyliczeniem artykułów, interesujących specjalnie eksport polski. Wszelkie zmiany, przeprowadzone ostatnio w zakresie przepisów celnych i dewizowych omówione są oddzielnie, jak również zasygnalizowane są zawarte ostatnio międzypaństwowe traktaty i układy handlowe. Do numeru dołączony został dodatek, stanowiący szczegółowe omówienie metod opracowywania rynku brazylijskiego i przepisów importowych, obowiązujących przy imporcie do Brazylii.



TABELA RUCHU STATKÓW WEDŁUG BANDER w 1936 roku

Ruch statków w porcie gdyńskim w 1936 r. *(Movement of ships in the port of Gdynia in 1936).*

L. p.	Bandery *(the flags)*	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 *(Total column 3 & 6)*	Udział %% *(the share)*	kolejność miejsc *(place occupied)*
		ogółem *(total)*	w tym z ład. *(loaded)*	o ogóln. pojemn. *(n. r. t.)*	ogółem *(total)*	w tym z ład. *(loaded)*	o ogóln. pojemn. *(n. r. t.)*			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Polska *(Poland)*	644	327	798.606	643	524	791.866	1.590.472	16.199	2
2	W. M. Gdańsk *(F.C. of Danzig)* .	26	8	16.731	25	21	16.635	33.366	0.339	16
3	Anglia *(Great Britain)*	232	53	431.826	231	187	425.734	857.560	8.735	4
4	Dania *(Denmark)*	689	379	468.505	696	521	472.905	941.410	9.588	3
5	Estonia *((Esthonia)*	127	49	70.874	128	87	71.776	142.650	1.453	12
6	Finlandia *(Finland)*	205	75	223.047	204	159	226.159	449.206	4.576	9
7	Francja *(France)*	15	6	67.231	15	1	67.231	134.462	1.369	13
8	Grecja *(Greece)*	90	10	212.938	89	87	208.811	421.749	4.296	10
9	Holandia *(Holland)*	133	93	79.441	129	103	75.904	155.345	1.583	11
10	Islandia *(Iceland)*	4	3	1.918	4	1	1.918	3.836	0.039	20
11	Jugosławia *(Jougoslavia)*	4	—	11.495	5	5	14.700	26.195	0.267	18
12	Litwa *(Lithuania)*	2	2	1.119	2	—	1.119	2.238	0.023	21
13	Łotwa *(Latvia)*	50	13	55.777	52	32	57.349	113.126	1.153	14
14	Niemcy *(Germany)*	644	356	408.675	646	411	410.487	819.162	8.344	5
15	Norwegia *(Norvay)*	430	253	339.299	424	285	331.218	670.517	6.829	7
16	Panama *(Panama)*	2	1	539	2	—	539	1.078	0.012	22
17	Rumunia *(Roumania)*	6	—	14.527	6	5	14.527	29.054	0.296	17
18	Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)* .	112	65	358.537	112	62	358.837	717.374	7.306	6
19	Szwecja *(Sweden)*	1355	456	961.912	1360	1123	966.705	1.928.617	19.644	1
20	Węgry *(Hungary)*	3	1	3.445	3	2	3.445	6.890	0.070	19
21	Włochy *(Italy)*	106	7	336.335	102	101	325.152	661.487	6.737	8
22	Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)* . . .	32	28	56.988	31	6	55.130	112.118	1.142	15
	Razem (total)	**4911**	**2185**	**4.919.765**	**4909**	**3723**	**4.898.147**	**9.817.912**	**100.000**	—

UWAGI: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w 1936 roku: 1001.7 n. r. t.;

b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie w 1936 roku: 44;

c) średni postój statków w porcie w 1936 roku: 51,9 godzin.

TABELA RUCHU PASAŻERÓW

Ruch pasażerów w porcie gdyńskim w 1936 r. *(Passengers traffic in the port of Gdynia in 1936).*
Ruch zamorski. *(Oversea traffic).*

L. p.	Państwo *(the state)*	Przyjechało *(passengers incoming)*	Wyjechało *(passengers outgoing)*	Ogółem *(total)*
1	Anglia *(Great Britain)*	981	3563	4544
2	Argentyna *(Argentina)*	57	1281	1338
3	Belgia *(Belgium)*	233	199	432
4	Brazylia. *(Brazil)*	246	3771	4017
5	Birma *(Burma)*	—	5	5
6	Dania *(Denmark)*	3797	2087	5884
7	Estonia *(Esthonia)*	23	15	38
8	Egipt *(Égypt)*	6	—	6
9	Finlandia *(Finland)*	211	19	230
10	Francja *(France)*	270	3774	4044
11	Hiszpania *(Spain)*	17	—	17
12	Holandia *(Holland)*	633	7	640
13	Kanada *(Canada)*	155	110	265
14	Litwa *(Lithuania)*	9	—	9
15	Łotwa *(Latvia)*	—	964	964
16	Maroko *(Marocco)*	—	1	1
17	Niemcy *(Germany)*	42	10	52
18	Norwegia *(Norvay)*	87	17	104
19	Rumunia *(Roumanie)*	503	—	503
20	Senegal *(Senegal)*	1	—	1
21	Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	4452	5243	9695
22	Szwecja *(Sweden)*	3237	3265	6502
23	Urugwaj *(Uruguay)*	—	1073	1073
24	Włochy *(Italy)*	598	—	598
25	Via W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	119	53	172
26	Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	5	183	188
	Razem *(total)*	**15.682**	**25.640**	**41.322**

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. STYCZEŃ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w miesiącu styczniu r. b. wyniósł 669.862.9 ton wobec 754.061.7 ton w m. grudniu ub. r. oraz 753.813.1 ton w m. styczniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 11.1%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. miesiącem grudniem oraz ten sam 11.1%-owy spadek obrotów w stosunku do miesiąca stycznia 1936 r.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu oraz wyjściu.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. styczniu r. b. wyniósł 1040 nrt (1012 nrt).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 48 (53). Średni postój statków, przebywających jednocześnie wyniósł 52 godzin (53.6 godzin).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Stany Zjednoczone Am. P., Włochy, Norwegia, Dania, Anglia, Łotwa, Finlandia, itd. wykazuje przegrupowanie Niemiec z 5-go na 3-e miejsce, Stanów Zjedn. Am. P. z 7-go na 4-e, Włoch z 4-go na 5-e, oraz Danii z 3-go na 7-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 17 państw.

Obroty zamorskie w m. styczniu r. b. wyniosły 667.241.9 ton wobec 746.119.4 ton w m. grudniu ub. r. oraz 748.668.5 ton w m. styczniu 1936 r.

Obroty zamorskie w m. styczniu r. b. (1937 r.) wykazują 10.5%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. grudniem oraz 10.8%-owy spadek obrotów w stosunku do m. stycznia 1936 r.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich (667.241.9 t) złożył się przywóz zamorski — 121.036.6 t oraz wywóz zamorski — 546.205.3 t.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (121.036.6 t.) wykazuje 26.7%-owy spadek w porównaniu z ub. m. grudniem (165.130.— t.) oraz 24.6%-owy wzrost obrotów w stosunku do m. stycznia 1936 r. (97.117.1 t.). Spadek ten w porównaniu z ub. miesiącem grudniem spowodowały pozycje: owoców świeżych i suszonych — 5.428.7 t. (7. 138.— t.), śledzi — 2.256.9 t. (3.785.6 t.), tłuszczów i olejów roślinnych — 211.5 t. (363.7 t.) — tłuszczów zwierz. sur. — 1.144.5 t. (1.415.3 t.), garbników — 656. 2. t. (1.808.3 t.), fosforytów — 10.177 t. (12.361 t.), skór — 2.376.3 t. (2.664.1 t.), bawełny i odpadków—7.602.7 t. (8.991.—t.), juty — 1.292.2 t. (2.330.7 t.), papieru — 1.397.4 t. (1.775.2 t.), złomu żelaznego — 52.585.— t. (75.241.3 t.), oraz miedzi — 1.399.5 t. (1.583.7 t.). — Wzrosły natomiast pozycje importu: nasion oleistych — 5.749.8 t. (4.996.4 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 15.159.3 t. (12.744.— t.), żużli Thomasa — 283.7 t. (brak), wełny i odpadków — 2.537.6 t. (2.498.4 t.) oraz celulozy — 1.556.4 t. (773.6 t.).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (546.205.3 t.) wykazuje 5.9% spadek w porównaniu z ub. mies. grudniem (580.989.4 t.) oraz 16.1%-owy spadek w stosunku do mies. stycznia 1936 r. (651.551.4 t.). Spadek wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: strączkowych — 117.8 t. (460.6 t.), mąki — 102 t. (151.9 t.), słodu — 2.322.3 t. (4.186.2 t.), bekonów — 1.353.5 t. (1.456.3 t.), jaj — 360.6 t. (940.5 t.), węgla kamiennego — 424.510.5 t. (434.426.7 t.), koksu — 17.852.5 t. (27.522.5 t.), tkanin — 480.7 t. (524.1. t.), drzewa tartego — 14.273.2 t. (20.614.5 t.), fornierów i dykt — 1.130 t. (1.481.9 t.), papieru — 400 t. (865.9 t.), celulozy — 150 t. (623.4 t.), metali różnych — 5.772.7 t. (11.069 t.), rur żeliwnych, żelaznych i stalowych — 1.729.6 t. (2.799.8 t.), oraz cynku i blachy cynkowej — 948.6 t. (1.737.4 t.).

Wzrosły natomiast pozycje: mąki pastewnej i ryżowej — 592 t. (448.4 t.), masła — 357.6 t. (181.— t.), węgla bunkrowego — 40.003.1 t. (38.502.2 t.), makuchów—1.221.1 t. (900.— t.), wytłoków buraczanych — 2.328.3 t. (49.2 t.), siarczanu amonu— 5.867.4 t. (2.043.9 t.), oraz soli potasowej — 2.100.— t. (330.—t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje poważny spadek, jak zwykle w tym okresie czasu. Przywieziono — 1.171.6 t. (3.351.1 t.), wywieziono zaś — 41 t. (456.3 t.), w tym na przywozie: ryby z połowów własnych — 861.— t., siarczan amonu — 278.9 t. (2.040.1 t.), oraz na wywozie owoce świeże — 38 t., orzechy i migdały — 3 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 1.408.4 t. (4.134.9 t.), wykazując poważny spadek w porównaniu z ub. mies. grudniem. W tym przywieziono — 167.2 t. (1.704.5 t.) oraz wywieziono — 1.241.2 t. (2.430.4 t.). Z ważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: mąka — 32.5 t., tłuszcze — 29.2 t., tkaniny — 37.7 t., papier — 29.8 t., oraz wyroby metalowe — 11.6 t., zaś wywozu: kawa — 168.1 t., tłuszcze zwierz.— 222.3 t., tłuszcze rośl. — 91.8 t., kakao — 81.5 t., ryż wyłuszczony — 50.— t. przetwory chemiczne — 69 t., kauczuk — 72.3 t., oraz ryby i konserwy rybne — 19.5 t.

Ruch pasażerów wobec wybitnie niekorzystnych warunków atmosferycznych (burze na Bałtyku i Atlantyku) wykazuje nadal poważny spadek. Przyjechało bowiem 262 osoby (527), wyjechało zaś 1680 (1932).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *December*
Cały przywóz	**121 036·6**	**165 130·—**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**12 973·4**	**15 199·7**
w tym m. in.:		
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	5 749·8	4 996·4
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	18·—	38·3
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	5 428·7	7 138·—
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	18·6	179·4
76. Kawa *(coffee)*	400·6	993·5
78. Herbata *(tea)*	115·—	186·7
80. Kakao *(cocoa)*	354·2	530·4
81-82. Korzenie *(spices)* . .	70·1	101·6
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**2 392·6**	**4 025·9**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	2 256·9	3 785·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**16 595·5**	**25 934·6**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)*	15 159·3	12 744·—
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	2 957·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 617·4**	**2 212·4**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	211·5	363·7
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 144·5	1 415·3
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**170·2**	**271·6**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	67·4	47·4
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**11 602·7**	**15 389·7**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	656·2	1 808·3
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	10 177·—	12 361·—
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	283·7	—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 380·3**	**2 669·9**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 376.3	2 664·1

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *December*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**13 069·2**	**15 553·7**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	2 537·6	2 498·4
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	7 602·7	8 991·—
624. Juta *(jute)*	1 292·2	2 330·7
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**426·5**	**671·4**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**74·2**	**154·1**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 978·1**	**2 613·—**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 397·4	1 775·2
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 556·4	773·6
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**6·—**	**73·7**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**55 513·—**	**77 995·7**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	52 585·—	75 241·3
977. Miedź *(copper)* . . .	1 399·5	1 583·7
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**396·2**	**628·8**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**661·9**	**1 008·7**
XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**164·5**	**680·3**
XVIII—XX. Towary różne, odzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**15·—**	**46·8**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *December*
Cały wywóz	**546 205·3**	**580 989·4**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 316·—**	**8 291·4**
1 Pszenica *(wheat)* . . .	0·8	15·2
2. Żyto *(rye)*	—	—
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	117·8	460·6
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	102·—	151·9
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	592·—	448·4
35. Słód *(malt)*	2 322·3	4 186·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**3 828·7**	**4 210·1**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 353·5	1 456·3
125. Jaja *(eggs)*	360·6	940·5
127. Masło *(butter)*	357·6	181·—
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**487 876·1**	**503 836·4**
154. Cement *(cement)* . . .	20·—	783·8
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	—	—
180. Węgiel kamienny *(coal)*	424 510·5	434 426·7
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	40 003·1	38 502·2
182. Koks *(coke)* . . .	17 852·5	27 522·5
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	3·3	0·1
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**152·—**	**95·7**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**5 046·7**	**12 575·4**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	—	3 606·6
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 221·1	900·—
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	2 328·3	49·2
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**11 832·1**	**3 738·5**
299/18. Soda *(soda)* . . .	4·1	—
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)* . . .	5 867·4	2 043·9
479 Sól potasowa *(potassium salts)*	2 100·—	330·—
480-482 Saletra *(Salpetre)* .	15·7	16·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**285·2**	**202·2**

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *December*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 463·6**	**2 205·8**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	480·4	524·1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**42·7**	**39·5**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**16 235·9**	**23 907·6**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki, i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	—	—
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	14 273·2	20 614·5
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	—	—
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 130·—	1 481·9
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**725·1**	**1 800·5**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	400·—	865·9
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	150·—	623·4
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware*	**34·—**	**72·2**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**14 248·1**	**19 919·—**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 772·7	11 069·—
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	2·9	—
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 729·6	2 799·8
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	948·6	1 737·4
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).*	**90·5**	**56·4**
XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**28·6**	**38.7**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Styczeń *(January)* . . . . 1937 — 667.241·9
Grudzień *(December)* . . . . 1936 — 746.119.4
Styczeń *(January)* . . . . 1936 — 748.668·5

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Styczeń *January*	Grudzień *December*
Przywóz *(imports)*		1 171·6	3 351·1
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)*	—	—
9—16	— Strączkowe	—	—
24—26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	50·8
30/1, 2	— Ryż *(rice)*	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—
27/3—32	— Mąka pastewna	—	213·2
40—50	— Warzywa *(greeus)*	—	—
76	— Kawa *(coffee)*	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)*	—	30·—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	861·—	1 017·—
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—
215—218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—
226—229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—
205—214 272, 273,	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils* — *of reget. orig.)*	—	—
276, 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—
295—491	Przetwory chemiczne *(chemicals)*	6·3	—
300/4	— Siarczan amonu *(sulphote of ommonia*	278·9	2 040·1
429—454	— Artykuły kosmet. *(cosmetics)*	—	—
492—515	— Skóry *(skins and hides)*	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—
624	— Juta *(jute)*	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	17.—	—
742—803	— Papier *(paper)*	8·4	—
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—
896—927	— Szkło *(glass)*	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	—
	Różne *(various)*	—	—
Wywóz *(exports)*		41·—	456·3
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—
27/1—2	— Mąka *(flour)*	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	—	125·—
35	— Słód *(malt)*	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—
53—58, 60—64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	38·—	—
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	—	—
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	3·—	—
76	— Kawa *(coffee)*	—	7·5
78	— Herbata *(tea)*	—	—
	Kakao *(cocoa)*	—	—
81, 82	Korzenie *(spices)*	—	—

Poz. tar. cel.		Styczeń *January*	Grudzień *December*
89	— Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	—	—
95—97	— Żywica *(resin)*	—	1·—
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—
127—200	— Oleje *(oils)*	—	—
137/2—3	— Jelita *(casings)*	—	—
142—143	— Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—
148	— Kamienie *(stones)*	—	—
150	— Glinki *(clay)*	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—
177	— Rudy różne *(various oses)*	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	—	—
203—204	— Wosk *(wax)*	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	—	—
215—218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	—	—
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	—	2·—
219	— Stearyna *(stearine)*	—	—
246	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—
254—256	— Ryby *(fish)*	—	—
276—278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—
295/6	— Siarka *(sulphur)*	—	1·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—
299/18	— Soda *(soda)*	—	—
405—425	— Farby *(paints)*	—	—
404	— Sadze *(soot)*	—	—
424—428	— Garbniki	—	150·8
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	—
492—513	— Skóry *(skins)*	—	17·6
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—
606	— Bawełna *(cotton)*	—	—
624	— Juta *(jute)*	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	—
720—724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—
757—778 z wyj. 772, 773	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	1·1
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—
794, 795	— Celuloza *(cellulose)*	—	—
792—803 807—808	— Fibra *(fibre)*	—	0·9
809—819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	—	—
925—981	— Metale różne *(various metals)*	—	—
930—965	— Wyroby żel. i met. *(iron ware & steel ware)*	—	—
966	— Cyna *(tin)*	—	—
968	— Cynk *(zinc)*	—	—
977	— Miedź	—	149·4
	Różne *(various)*	—	—
Przywóz i wywóz razem		1 212·6	3 807.4

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Styczeń *January*	Grudzień *December*
Przywóz *(imports)*		167·2	1 704·5
1—4	— Zboże *(grain)*	—	—

Poz. tar. cel.		Styczeń *January*	Grudzień *December*
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	0·3	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	0·9	105·—

Poz. tar. cel.		Styczeń *January*	Grudzień *December*
27/1—3	— Mąka *(flour)*	32·5	22·1
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)*	1·5	1·—
35	— Słód *(malt)*	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	3·7
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	0·1
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	—	2·3
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	–	0·6
76	— Kawa *(coffee)*	—	—
77	— Cykoria *(succory)*	—	1·—
78	— Herbata *(tea)*	—	—
80	— Kakao *(cocoa)*	—	6·—
81, 82	— Korzenie *(spices)*	0·5	0.3
95, 97	— Żywica *(resin)*	—	—
104/3	— Trawa morska *(see grass)*	—	—
125	— Jaja *(eggs)*	0 3	1·2
127—200	— Oleje *(oils)*	1·4	0·1
128/1—4	— Ser *(cheese)*	—	—
131	— Pierze *(feather)*	—	—
137/2a, b	— Jelita *(casings)*	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	29 2	5·9
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierz. surowe *(raw fats of animal origin)*	–	1·1
228	— Makaron *(macaroni)*	—	1·1
243/1, 2	— Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	—
259, 260	— Cukier *(sugar)*	—	1 260·—
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	12·3	28·3
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	1·9	13·5
299/18	— Soda *(soda)*	—	—
405—425	— Farby *(paints)*	—	—
411/2	— Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	0·1	3·3
466—470	— Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	—	—
492—513	— Skóry *(skins)*	—	0·1
534—559	— Wyroby skórzane *(leather goods)*	—	0·1
563—622	— Tkaniny *(textile fabrics)*	37·7	115·2
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)*	2·9	—
606/1, 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—
646—648	— Sznury *(ropes)*	—	—
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—
725—746	— Wyroby gumowe *(rubber goods)*	—	—
749, 750, 751	— Deski i łaty *(boards & laths)*	—	—
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	2·2	1·5
776	— Meble *(bentwood furniture)*	—	—

Poz. tar. cel.		Styczeń *January*	Grudzień *December*
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)*	29·8	15·2
836—847	— Książki i broszury *(books)*	—	—
862—887	— Wyroby ceram. *(ceramic products)*	0·6	1·—
896—927	— Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	—	4·8
925—981	— Metale różne *(various metals)*	—	—
930—965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	11·6	106·3
968	— Cynk *(zinc)*	—	—
	Różne *(various)*	1·5	3·7
	Wywóz *(exports)*	1 241·2	2 430·4
7	— Kukurydza *(maize)*	—	—
23	— Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	—	—
24—26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	22·4	199·1
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—
24/1—3	— Mąka *(flour)*	1·1	—
28	— Kasza *(grits)*	1,1	5·7
30	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	50·—	62·—
31	— Krochmal *(starch)*	—	—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	0·8
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	75·7	163·9
62—72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	0·3	29·2
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·1	1·1
76	— Kawa *(coffee)*	168·1	62·1
78	— Herbata *(tea)*	1·8	15.8
80	— Kakao *(cocoa)*	81·5	178·—
81—82	— Korzenie *(spices)*	4·6	7·6
89	— Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	—	9·9
95, 97	— Żywica *(resin)*	30·9	80·5
104	— Trawy morskie, trzcina *(sea grass, reed)*	1·1	4·9
117	— Śledzie *(herrings)*	2·6	18·2
127—200	— Oleje *(oils)*	11·9	1·2
128/1—4	— Sery *(cheese)*	—	—
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	—	2·5
137/2a, b	— Jelita *(casings)*	4·5	7·9
143/1—3	— Muszle *(shells)*	—	15·2
148	— Kamienie *(stones)*	0·5	—
154	— Cement *(cement)*	—	—
156/1—2	— Talk *(talc)*	—	1·—
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—
170	— Art. szlifierskie *(grinding materials)*	6·9	2·—
177	— Rudy różne *(various ores)*	—	—
186—188	— Smoła *(pitch)*	—	—
198—199	— Asfalt *(asphalt)*	—	—
200/8, a, b, c	— Wazelina *(vaseline)*	26·2	24·9
203—204	— Wosk *(wax)*	3·7	10 4
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	91·8	74·1
213/1—3	— Pokost *(varnish)*	—	—
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	222 3	404.—

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *December*
216 — Tran . . . . . *(whale oil)*	46·5	59·2
219 — Stearyna *(stearine)*	4·6	5·5
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	19·5	10·—
259—260 — Cukier *(sugar)* . .	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	0·5
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cokes)*	3·8	—
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	1·6	10·—
295—491 z wyj. osobno wym.		
299/18 — Soda *(soda)* . . .	—	—
Przetwory chemiczne *(chemicals)*	69·—	103·2
408 — Sadze *(soot)* . .	0·9	10·8
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* . .	48·—	27·8
424—427 — Garbniki . . . . *(tanning extracts)*	5·2	122·4
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	0·2	—
466, 470 — Klej i żelatyna . . *(glue and gelatine)*	0·2	0·4
487 — Celuloid *(celluloid)*	4·9	20·5
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	13·4	55·9
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	10·—	—
597, 605, 613 606 — Bawełna *(cotton)* .	4·5	5·7
622 — Tkaniny *(textiles)* .	3·9	7·5
624 — Juta *(jute)* . . .	—	—
625—626 — Sisal *(sizal)* . . .	4·5	12·6

Poz. tar. cel.	Styczeń *January*	Grudzień *December*
646—648 — Sznury *(ropes)* . .	0·2	2·9
720, 724 — Kauczuk *(rubber)* .	72·3	17·6
725, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	2·6	4·2
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	1.9
757, 778 — Wyroby z drzewa . *(wood goods)*	0·5	1·1
779 — Korek, wyroby z korka . . . . *(cork goods)*	—	—
792, 803, 809 797 800 — Tektura *(pastboard)*	9·3	5·6
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	5·9	11·6
826 — Papier *(paper)* . .	8·9	167·5
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	—	50·8
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	3·3	—
896—927 — Szkło i wyroby . . *(glass and glass ware)*	2·—	5·—
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	—	2·1
927 — Żelastwo *(złom)* *(scrap iron)*	—	—
930—965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)*.	11·4	111·1
955 — Rury żelazne . . *(iron pipes)*	—	—
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	9·6	23·1
977 — Miedź *(copper)*. .	62·8	182·8
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	0·9	1·5
Różne *(various)* .	1·7	7·6
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**1·408·4**	**4·134·9**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Styczeń *(January)*	1937 —	669.862·9
Grudzień *(December)*	1936 —	754.061·7
Styczeń *(January)*	1936 —	753.813·1

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 *(total column 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place occupied)*
	ogółem *(total)*	w tym z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	ogółem *(total)*	w tym z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	57	32	52.092	49	43	51.911	104 003	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* .	4	2	2.838	4	2	2.838	5.676	15
Anglia *(Great Britain)*	13	4	23.769	14	11	25.572	49.341	8
Dania *(Denmark)*	36	21	26.824	40	26	30.239	57.063	7
Estonia *(Estonia)*	16	5	9.357	17	15	8.938	18.295	12
Finlandja *(Finland)*	13	6	15.584	13	10	15.958	31.542	10
Francja *(France)*	1	—	1.871	1	1	1.871	3.742	16
Grecja *(Greece)*	5	1	14.588	4	3	12.005	26.593	11
Holandia *(Holland)*	7	4	5.826	8	8	7.020	12.846	14
Litwa *(Lithuania)*	2	2	1.176	2	—	1 176	2.352	17
Łotwa *(Latvia)*	12	—	18.036	11	6	16.133	34.169	9
Niemcy *(Germany)*	49	28	38.693	50	33	41.448	80.141	3
Norwegia *(Norvay)*	31	20	23.284	36	23	29.601	52.885	6
Stany Zj. Am. P. *(U. S. A.)* . .	11	7	36.464	11	6	36.464	72.928	4
Szwecja *(Sweden)*	94	33	72.404	98	83	76.687	149.091	1
Włochy *(Italy)*	10	—	30.501	14	14	40.850	71.351	5
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)* . . .	6	6	8.380	4	—	6.793	15.173	13
Razem *(total)* . . .	**367**	**171**	**381.687**	**376**	**284**	**405.504**	**787.191**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	457	227	462.485	461	329	447.461	909.946	—
Ten sam mies. 1936 r. *(January 1936)*	*446*	*181*	*436.290*	*454*	*360*	*432.377*	*868.667*	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu 1937 r.: 1.040 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 48; c) średni postój statków w porcie: 52 godziny.

Errata: Nr 6. W. P. G. Rok 1936, str. 33. W tabeli ruchu statków na wyjściu opuszczono: Litwa 1—507 n. r. t. Nr 7. W. P. G. Rok 1936; str. 23. W tabeli ruchu statków na wyjściu opuszczono: Rumunia — 1—2221 n. r. t. Nr 1, W. P. G. Rok 1937, str. 19. W tabeli ruchu statków; od początku r. 1936.— Wyszło statków: zamiast: 4907 statków o pojemności 4.895.419 n. r. t. winno być: 4.909 statków o pojemności 4,898.147 n. r. t. oraz zamiast: 9.815.184 n. r. t., winno być: 9.817.912 n. r. t.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W STYCZNIU 1937 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze		
Łososie	3.240	—	—	—	—	—	—	3.240
Mielnice	—	—	—	60	—	—	—	60
Troć	—	—	—	—	80	—	—	80
Stornie	190	620	1.900	650	1.000	250	—	4.610
Śledzie	22.800	37.500	22.400	1.900	32.150	—	—	116.750
Szproty	600.800	266.100	354.900	26.900	15.600	—	—	1.264.300
Węgorze	—	—	800	—	2.300	—	—	3.100
Szczupaki	—	—	850	—	80	—	—	930
Wątłusze	—	480	5.350	23.200	1.850	2.250	—	33.130
Razem m. styczeń . .	**627.030**	**304.700**	**386 200**	**52 710**	**53 060**	2.500	—	**1.426.200**
Wartość w zł.	132.239	55.876	73.664	13 751	14.193	912	—	290 635
Miesiąc ubiegły w kg. .	611.890	427.240	440.110	128.460	59.330	3.750	—	1.670.780

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Styczeń (*January*)				Grudzień (*December*)	Styczeń (*January*)				Grudzień (*December*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglia	—	**27**	—	**27**	**72**	**9**	**27**	**258**	**294**	**312**
Darkeston	—	—	—	—	—	—	—	78	78	—
Hull	—	5	—	5	3	—	9	—	9	1
Londyn	—	22	—	22	69	9	18	180	207	311
Argentyna	**1**	—	**35**	**36**	**32**	**3**	—	**550**	**553**	**358**
Buenos Aires	1	—	35	36	32	3	—	550	553	358
Belgia	—	**14**	—	**14**	**11**	—	—	—	—	—
Antwerpia	—	14	—	14	11	—	—	—	—	—
Brazylia	—	—	**1**	**1**	**10**	**4**	—	**45**	**49**	**54**
Rio de Janeiro	—	—	—	—	2	1	—	32	33	29
Santos	—	—	1	1	8	3	—	13	16	25
Dania	—	**23**	**5**	**28**	**67**	—	**16**	**1**	**17**	**18**
Kopenhaga	—	23	5	28	67	—	16	1	17	17
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Estonia	—	**2**	—	**2**	—	—	**1**	—	**1**	**1**
Tallinn	—	2	—	2	—	—	1	—	1	1
Finlandia	—	**4**	—	**4**	**7**	—	—	—	—	—
Helsinki	—	4	—	4	7	—	—	—	—	—
Francja	—	**1**	—	**1**	**2**	—	**3**	**443**	**446**	**421**
Le Havre	—	1	—	1	2	—	3	443	446	421
Holandia	—	**2**	—	**2**	**6**	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	2	—	2	6	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	**27**	**27**	**115**	—	—	**14**	**14**	**42**
Halifax	—	—	27	27	115	—	—	14	14	42
Litwa	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Niemcy	—	**1**	—	**1**	—	—	—	—	—	—
Hamburg	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Norwegia	—	—	**5**	**5**	**1**	—	—	—	—	**2**
Oslo	—	—	5	5	1	—	—	—	—	1
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Senegal	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—
Dakar	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	**15**	**66**	**81**	**190**	—	**66**	**88**	**154**	**319**
New-York	—	15	66	81	190	—	66	88	154	319
Szwecja	—	**30**	**2**	**32**	**12**	—	**1**	—	**1**	**3**
Göteborg	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—
Sztokholm	—	21	—	21	10	—	1	—	1	3
Inne porty	—	9	—	9	—	—	—	—	—	—
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	**151**	**151**	**401**
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	151	151	401
Wyspy Kanaryjskie	—	**1**	—	**1**	—	—	—	—	—	—
Las Palmas	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**1**
Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Razem . .	**1**	**120**	**141**	**262**	**527**	**16**	**114**	**1550**	**1680**	**1932**

Wydawca — Polska Agencja Telegraficzna. Redaktor — Jerzy de Nisau

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 88029.

Gdynia
the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.